JEAN-ÉRIC VERGNE : CHAMPION DE GRANDE-BRETAGNE DE F3

www.ffsa.org
www.ffsa.tv
LE MAGAZINE DES LICENCIÉS
OCTOBRE 2010 - N° 88

franceauto magazine

COMITÉS RÉGIONAUX
NOUVELLE-CALÉDONIE
RÉUNION

RALLYE DE FRANCE
LOEB SACRÉ EN ALSACE

FINALES COUPE DE FRANCE
MONTAGNE & SLALOM

Fédération Française du Sport Automobile FFSA

1 Boutique Unique en France

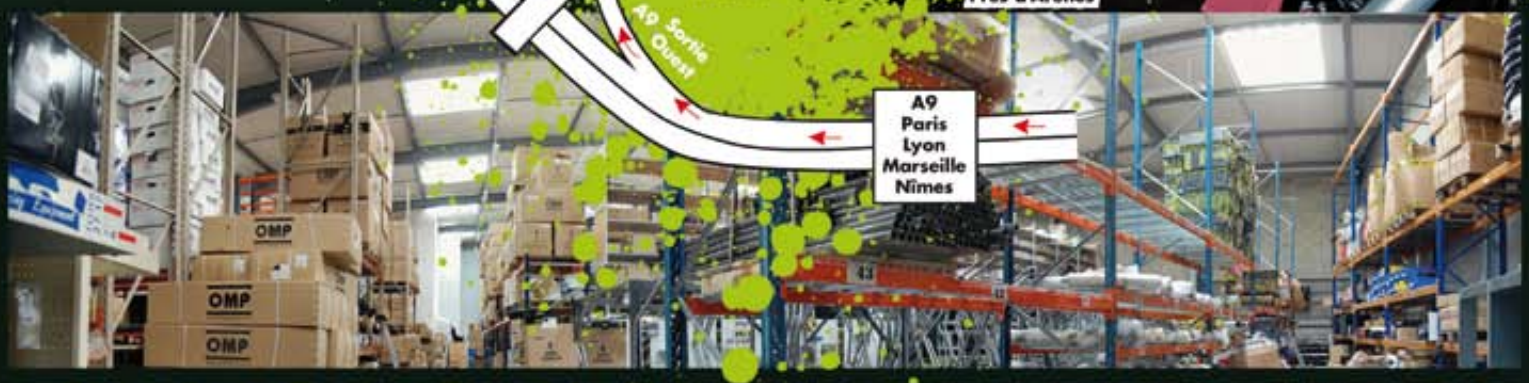
GT2i

N° 1 Racing Equipment

Vos catalogues spécialisés

Vos sites internet

www.gt2i.com



Le plus Gros Stock Européen

Tél. 04 67 13 88 10

Magasin ouvert du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 19h00
et le samedi de 10h00 à 18h00 sans interruption

GT2i, 34, rue Jugurtha - CS 80008, 34074 MONTPELLIER Cedex 3

par
Nicolas Deschaux
Président de la Fédération Française du Sport Automobile

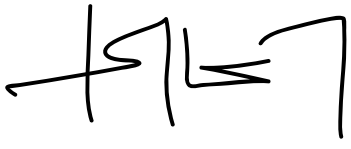
LA PREUVE PAR LOEB

Cet automne est à marquer d'une pierre blanche pour le sport automobile français, qui a vécu, le premier week-end d'octobre, une vraie fête nationale. Sur cinq championnats du monde de la FIA, deux se déroulaient en France simultanément : la finale du nouveau Championnat du monde de Karting M18 à Val d'Argenton (Deux-Sèvres), et le Rallye de France, 11e manche du WRC 2010, en Alsace. Deux événements majeurs, prouvant que la France est toujours une nation forte du sport auto. Sans compter le Mondial de l'Automobile, qui ouvrait ses portes à Paris le même week-end : le Salon attirant le plus grand nombre de visiteurs en Europe accueillait un stand de la FIA, sur lequel le Président Jean Todt, entouré des représentants des constructeurs les plus influents, a rappelé devant la presse internationale l'engagement de la FIA en matière de Sécurité routière.

L'Alsace a donc accueilli pour la première fois, avec ferveur, la manche française du Championnat du monde des rallyes, événement du calibre du tournoi de tennis de Roland Garros ou du Tour de France cycliste. La délocalisation du Rallye de France vers l'Alsace s'est faite au nom de la pérennisation de l'événement, pour des raisons de sécurisation financière notamment, et l'on regrette que la Corse n'ait pu s'inscrire dans une telle démarche. Dans le même temps, il convient de rendre hommage au courage politique des Collectivités, notamment celles de la Région Alsace et de la Ville de Strasbourg, récompensées par la parade victorieuse de l'enfant du pays. Sébastien Loeb est un énorme champion, auquel la FFSA a cru dès le début, et dont le parcours, avec sept titres de champion du monde d'affilée, est unique dans l'histoire du sport automobile, et à tout le moins singulier dans l'histoire du sport en général.

La FFSA, organisateur et promoteur du rallye de France - Alsace, s'est unanimement, et très fortement investie sur ce dossier, comme elle a l'a fait en son temps sur celui du Grand Prix de France de F1, sans pouvoir compter, hélas, sur un courage politique équivalent. En mesurant en « Live » l'extraordinaire effervescence régnant parmi les milliers de personnes massées, malgré la pluie, Place Kléber à Strasbourg, ou en vibrant, à Mulhouse et Haguenau, devant la ferveur de la foule des supporters agitant drapeaux français et cocardes tricolores, j'ai d'un seul coup été dédommagé de mon combat pour pérenniser le Rallye de France. Et j'ai eu une pensée reconnaissante vis-à-vis des membres du Comité Directeur de la FFSA, qui n'ont pas hésité une seconde à me suivre dans ce pari osé, à un moment où la critique était de mise, dans le contexte difficile que l'on connaît.

Le formidable succès enregistré est la meilleure des récompenses. Il confirme, comme l'a démontré le sondage de 2009, que les Français aiment le sport automobile. La preuve par Loeb, en quelque sorte !



Octobre 2010
Photo de couverture :
Sébastien Loeb (DPPI)

FRANCE AUTO
N°88
est Edité par la FFSA
32, avenue de New-York
75016 Paris
Directeur de la publication :
Nicolas Deschaux
Rédacteur en Chef :
Georges Colin
Rédaction :
Georges Colin, René Martorell, Francis Reste, FFSA
Direction artistique et mise en page :
MAYA press (www.mayapress.net)
Crédits photos :
Gérard Auriol, Olivier Desdevises, Francis Claverie, Pascal Ciret, Frérédic Liron, Pearl Winchester, Agence DPPI, Agence S Presse, Comités Régionaux Nouvelle Calédonie et Réunion, FFSA, Xdr
Ont également collaboré à ce numéro :
(textes et/ou photos) :
Paul Anselme, Jean-Paul Calmus, Laurent Chamard, Emmanuel Pander, Julie Rubin
Impression :
Delta Color - 30 900 Nîmes
Contact rédaction :
FRANCE AUTO
32, avenue de New-York
75 781 Paris Cedex 16
Tél : 01 44 30 28 72
Fax : 01 42 24 17 43
Email : gcolin@ffsa.org
Régie publicitaire :
LM Sports & Communication
19, rue Ernest Michel
34 000 Montpellier
Directeur de la publicité :
Albert Lancry
Tél : 04 67 58 66 55
Fax : 04 67 58 08 88
Abonnement :
Tarif 2010 : 24€/an
Prochaine parution :
Décembre 2010
Ce magazine a été tiré à :
25 125 exemplaires
Numéro ISSN : 0765-0698

France Auto est imprimé sur papier mixte symbol freelife 100% FSC dont 25% de papier recyclé provenant des forêts gérées durablement.

reflexnature

SOMMAIRE

ACTUALITÉS p6

RALLYE DE FRANCE-ALSACE p10
Inoubliable !

COMITÉS RÉGIONAUX p16
Nouvelle-Calédonie et Réunion

DISCIPLINE PRÉSENTATION p20
Le Folcar', base idéale ?

FINALE MONTAGNE p22
Retour aux sources

FINALE SLALOM p24
Grand cru à la Versenne

RENCONTRE PILOTE p26
Jean-Éric Vergne, la saison parfaite

DOSSIER TECHNIQUE p28
Les armatures de sécurité

FOCUS FORMATION p30
Devenir entraîneur sportif

PILOTAGE PÉDAGOGIE p32
Sous-virage et sur-virage

DOSSIER JURIDIQUE p34
Dossier association volet 1

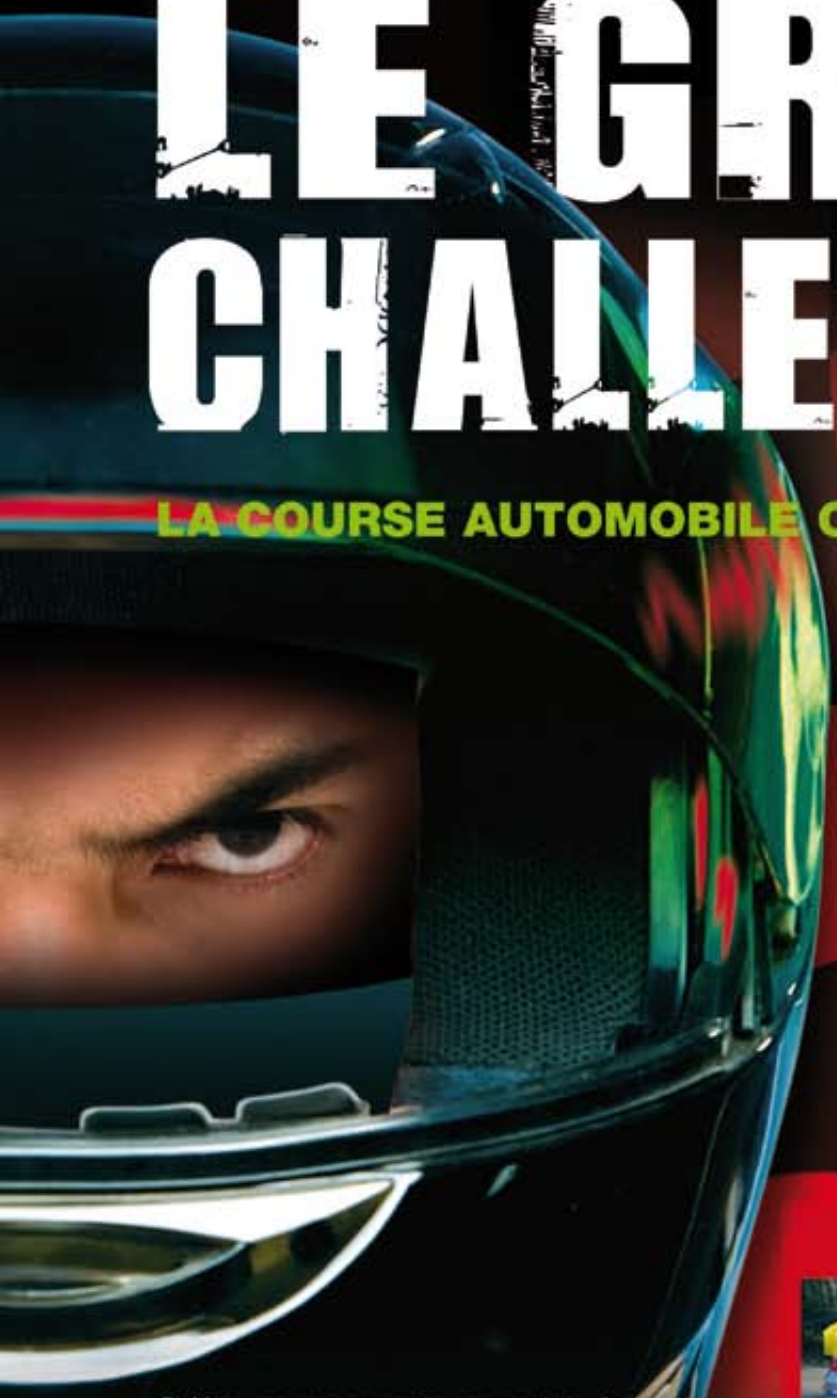
FORUM LECTEURS p36
La FFSA répond à vos questions

JURIDIQUE DÉCISIONS p38

TRIBUNE LIBRE p42
Au temps des « polyvalents »

LE GRAND CHALLENGE III

LA COURSE AUTOMOBILE OÙ TOUT EST DIFFÉRENT !



ATTENTION 100 PLACES MAXI !

4/5 DÉCEMBRE 2010

PÔLE MÉCANIQUE ALÈS CÉVENNES

- Une course ouverte aux autos de toutes les disciplines : rallye, circuit, rallycross, autocross, course de côte, historique
- Un parcours show tracé sur les pistes du Pôle, moitié circuit, moitié rallye
- **Une dotation record de 10 000 € au vainqueur**

En plus cette année : journée d'entraînement libre avant la course et tracé différent le samedi et le dimanche.

INFORMATIONS :
www.legrandchallenge.fr
contact@legrandchallenge.fr

Téléthon · MOTORS TV · GT2i · Échappement · bleu · Pôle Mécanique Alès Cévennes · FFSA

HURRICANE 04 66 78 69 69

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

LA FFSA SUR TOUS LES FRONTS

Comme chaque année où le Mondial de l'Automobile est organisé, la FFSA a investi les infrastructures de la Porte de Versailles. Ainsi, le Pavillon 7.1 fût dédié, quasiment à 100 %, à l'opération de sélection Défi Kart Jeunes, organisée pour la troisième année consécutive en partenariat avec EDF. Plus de 2 500 jeunes ont pris le volant des karts électriques. 40 d'entre eux (20 chez les 12/15 ans, autant chez les 16/22 ans) ont décroché leur billet pour la finale nationale. La sélection francilienne a par ailleurs reçu le soutien d'Electronic Arts. Le célèbre concepteur de jeux vidéo a saisi l'instant pour présenter en avant-première sa dernière création, le très attendu 'Need For Speed Hot Pursuit'. Enfin, les visites de la journaliste Estelle Denis qui a effectué un reportage pour son émission 100 % Mag (sur M6) et d'Yvan Muller, capitaine de l'Équipe de France Karting FFSA, ont été particulièrement remarquées !
Grâce à l'action conjointement mise en place par la FFSA et The Walt Disney Company France, les plus petits ont eux aussi eu droit à leur pause récréative. Les 7/12 ans se sont ainsi initiés à la pratique du karting sur un mini-circuit aux couleurs de CARS, le film d'animation des studios Disney-Pixar. L'animation, proposée Terrasse D4, a rencontré un succès fou, notamment lors des trois week-ends que comptait le dernier Mondial de l'Auto.

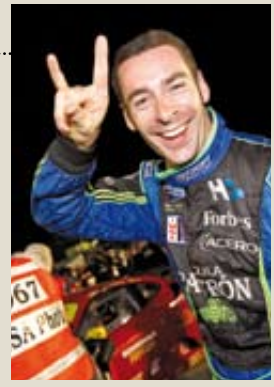
2 ET 3 OCTOBRE 2010
WEEK-END MÉMORABLE !

Incontestablement, le dimanche 3 octobre est à cocher, pour le Sport Automobile Français, d'une énorme croix rouge sur le calendrier de l'année 2010 ! En effet, ce ne sont pas moins de cinq pilotes et un constructeur qui ont décroché des titres majeurs en ce mémorable jour de la saint Gérard.
Le plus beau d'entre eux est, comme chacun le sait, à mettre au crédit du phénomène Loeb. Sur ses terres alsaciennes et face à des dizaines de milliers de fans, le pilote de la Citroën C4 WRC a coiffé sa septième couronne mondiale en WRC, signant au passage sa soixantième victoire scratch. Dans le même temps, son employeur, celui de Dani Sordo et Sébastien Ogier a décroché son sixième titre constructeurs dans la même discipline.

JEAN-KARL VERNAY (INDY LIGHTS)

Pour sa première évolution en Indy Lights, Jean-Karl Vernay a effectué une entrée fracassante. Vainqueur à cinq reprises (sur treize courses) et en tête du Championnat du début à la fin de la saison, le Lyonnais n'a fait qu'une bouchée de ses adversaires. Souhaitons que l'exploit signé par l'ex-pilote de l'Équipe de France FFSA lui permettra d'intégrer les rangs de l'Indy Car l'an prochain !

SIMON PAGENAUD (ALMS)



La razzia des Français s'est poursuivie sur les circuits de la planète. Pendant que Peugeot s'octroyait un deuxième doublé consécutif en Petit Le Mans, Simon Pagenaud remportait son premier titre en ALMS en compagnie de David Brabham.

ROMAIN GROSJEAN (AUTO GP)

Le palmarès du Franco-Suisse ne cesse de s'étoffer. Après le Championnat de France de Formule Renault 2.0 en 2005, la F3 Euro Series en 2007, le GP2 Asia Series en 2008, Romain Grosjean a cette fois fait main basse sur l'Auto GP à l'issue du meeting de Monza. Avec quatre victoires sur huit possibles, svp.

TOM DILLMANN (F3 ALLEMAGNE)

À l'image de Jean-Éric Vergne en Grande-Bretagne, Tom Dillmann a lui aussi été sacré dans le cadre d'un championnat national, en l'occurrence celui de F3 en Allemagne. Le 3 octobre dernier, le jeune Alsacien (encore un !) s'en est allé cueillir le titre à Ochersleben.

TRI COMPETITION

WWW.TRICOMPETITION.COM

VENTE EN LIGNE DE PIECES ET ROTULES COMPETITION

Tél : 04 76 36 80 00 - Mail : info@tricompetition.com

LE NOUVEAU PARTENAIRE DES AMATEURS ET PROFESSIONNELS DU SPORT AUTOMOBILE

SMGM 18.52 77 €TTC

RBJ79MG

- **Rotules compétition**
- **Trains roulants** A partie de 1500€
- **Roulements de roues et BV**
- **Instrumentation de bord**
- **Freins**
- **Frein à main hydraulique**
- **Coupelles amortisseurs**
- **Poulies** (Arbre à cames, damper et alternateur)
- **Supports moteur**
- **NOUVEAU Connectique hydraulique**
- **Etudes personnalisées sur devis**

198 €TTC

SSA16.50 44 €TTC

Franco de port à partir de 500 HT pour la france métropolitaine

Roulement Saxo Challenge

45 €TTC

699 €TTC

Unibal · ASKUBAL MOTORSPORTS · NMB · INA · SKF · LSK BEARINGS · HEIM BEARINGS

RALLYES 2011 NOUVEAU : UN TITRE DE CHAMPION DE FRANCE DES RALLYES JUNIOR

La Fédération Française du Sport Automobile, en partenariat avec Renault Sport Technologies pour une durée de trois ans, attribuera un titre de Champion de France des Rallyes Junior dès 2011.
Réservée aux pilotes nés après le 1er janvier 1986, cette nouvelle compétition se disputera au volant de Renault Twingo R1, l'une des voitures de rallye les plus accessibles qui puissent être. Intégrés au Trophée Twingo R1 France, les concurrents inscrits disputeront six manches du prochain Championnat de France des Rallyes. La totalité des résultats sera prise en compte pour l'établissement du Championnat de France Junior. Le lauréat disputera le Championnat de France des Rallyes 2012 au volant d'une Renault Twingo R2 officielle.
« La création de ce titre de Champion de France des Rallyes Junior, le premier de l'histoire pour la discipline, est un nouvel engagement fort de la FFSA en faveur des jeunes », déclare Nicolas Deschaux, le Président de la FFSA. *« Au-delà d'assurer le devenir des meilleurs espoirs, nous sommes persuadés que le Championnat de France des Rallyes Junior sera également une véritable rampe de lancement vers la pratique du sport automobile pour de très nombreux jeunes. »*

INTERVIEW

Prems' & Der'

JEREMY ANCIAN

Jeremy Ancian, le dernier lauréat de la Suzuki Rally Cup FFSA en 2009, a marqué les esprits en remportant le classement JWRC du Rallye de France-Alsace agrémenté d'une quatrième place scratch du classement du Championnat de France dans le cadre du Grand National.

Ta dernière voiture de course ?
La Suzuki Swift Super 1600. Une auto très facile à piloter et dont la prise en mains ne pose pas de gros problèmes.

Ta dernière course ?
Le Rallye de France-Alsace, couru dans des conditions très difficiles.

Ta dernière victoire ?
Dans la même épreuve, où j'ai remporté le classement Junior WRC. Un très bon souvenir !

Ta dernière joie ?
Elle s'attache elle aussi à ce week-end en Alsace.

Ton dernier regret ?
Cela remonte au Rallye du Mont Blanc, en volant. J'ai dû abandonner alors que j'étais en tête de la Coupe.

Ton dernier exploit ?
On revient au Rallye de France-Alsace.

Ton dernier objectif (aujourd'hui) ?
Arriver à faire de ma passion ma profession. Je fais tout pour ça.

Ta dernière photo ?
Je ne sais pas. Il y en a eu beaucoup ces derniers temps.

Ton dernier article ?
Un beau reportage de quatre pages dans Échappement.

FRÉDÉRIC MAKOWIECKI

Véritable globe-trotter des circuits, Frédéric Makowiecki se partage entre la Porsche Cup française, le Championnat de France GT1 et le Championnat d'Europe GT3 sur une Aston Martin, ainsi que quelques épreuves de Championnat du Monde.

Ta première voiture de course ?
Une Formule 3 Dallara.

Ta première course ?
En Formule 3 en 2000.

Ta première victoire ?
En GT à Magny-Cours en 2001.

Ta première joie ?
En karting, avec mon premier titre de champion de France.

Ta première déception ?
Toujours en karting, en 1995 lors du Championnat du monde junior. On a été déclassé à cause d'une pièce qui n'avait aucune influence sur la performance.

Ton premier exploit ?
À Nogaro en 2001. Avec ma Porsche Cup, j'ai fait la pole de la course GT devant toutes les Viper.

Ton premier objectif (aujourd'hui) ?
Trouver un bon volant pour la saison 2011.

Ta première photo ?
En 1991, en championnat régional de karting minimes, dans le magazine Top Karting.

Ton premier article ?
Idem que la photo... qui illustrait l'article.

24 HEURES DU MANS

LES PRÉLIMINAIRES REVIENNENT

L'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation technique a conduit l'ACO à reprogrammer la fameuse journée dite des essais préliminaires en préambule des 24 Heures du Mans. Celle-ci aura lieu le dimanche 24 avril. La course se déroulera quant à elle les 11 et 12 juin prochains.

NOUVEAUTÉ

LA RENAULT MÉGANE RS N4

PRÉSENTÉE AU RALLYE DU VAR

Dernière née du département Compétition Clients de Renault Sport Technologies, la Mégane RS N4 sera officiellement présentée lors du Rallye du Var (26 au 28 novembre). Destinée à devenir l'une des références du groupe N sur asphalte dès 2011, la Mégane RS N4 est dotée d'un moteur de deux litres de cylindrée multisoupapes et turbocompressé (avec une bride de 33 mm). Sa transmission aux roues avant est assurée par une boite de vitesses Sadev à crabots (5 rapports).

JEAN-ÉRIC VERGNE

MACAO AUSSI POUR LE PILOTE DE L'ÉQUIPE DE FRANCE !

Le champion de F3 britannique prendra non seulement part à une séance d'essais pour le compte de l'écurie Toro Rosso les 16 et 17 novembre prochains à Abu Dhabi mais aussi au Grand Prix de F3 de Macao, quatre jours plus tard. Le pilote de l'Équipe de France FFSA 2010 découvrira totalement l'épreuve de référence dans la discipline avant de boucler son périple asiatique, une semaine plus tard, en participant à une course internationale en Corée.

WWW.TOYORACING.FR

Le vrai spécialiste des pneus TOYO TIRES Compétition

- RALLYE · VHC
- CIRCUIT
- SLALOM
- COURSE DE CÔTE
- FOL CAR

RS1 PROXES R888 R1R RR1 R888 PLUIE

ASPHALTE

- Pack PROMO 4 pneus 13" à partir de 430 € ttc
- Pack PROMO 4 pneus 14" à partir de 440 € ttc
- Pack PROMO 4 pneus 15" à partir de 420 € ttc
- Pack PROMO 4 pneus 16" à partir de 700 € ttc

WWW.YOKORACING.FR

Tous les produits YOKOHAMA Compétition

ENFIN DISPONIBLE EN UN SEUL CLIC AUX MEILLEURS PRIX

ADVAN A048 ADVAN A021R ADVAN A008T ADVAN A006A ADVAN A005

- RALLYE · VHC
- CIRCUIT
- SLALOM
- COURSE DE CÔTE
- FOL CAR

ASPHALTE

COMMANDES ETS LSR : Tél. : 01 69 92 49 00

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES : Sébastien Martin Tél. : 06 14 62 09 99 **MAIL :** s-martin@a-d.fr

Crédit Mutuel
LA banque à qui parler
RALLYE DE FRANCE
ALSACE
2010
FFSA

INOUBLIABLE !

Un petit aperçu des cordes prises par ces Messieurs du WRC...

Bryan Bouffier, le vainqueur de la 6e manche du Championnat de France des Rallyes.

Les deux vainqueurs de l'édition 2010 : Armando Pereira (Grand National) et Sébastien Loeb (WRC).

Les vérifications techniques se sont déroulées au Zénith de Strasbourg.

L'un des refuelling de l'épreuve.

Les 70 concurrents du Grand National 2010.

Organisé par la FFSA en étroite collaboration avec ses Comités Régionaux, **le Rallye de France - Alsace** a généré un élan populaire hors du commun dès sa première édition. La FFSA remercie tous ceux qui par leur contribution, leur action sur le terrain ou tout simplement leur soutien ont assuré la réussite de cet événement qui fera date dans l'histoire du sport automobile. Come-back sur des images parfois inédites et en tous les cas offrant des angles différents de ceux que les médias ont abondamment relayés.

La foule a acclamé son héros, Sébastien Loeb, dans les rues d'Haguenau.

La foule des grands jours pour le premier Rallye de France – Alsace.

Les forces de Gendarmerie réunies au PC du Rallye.

L'un des groupes de commissaires constitués par les Comités Régionaux de Sport Automobile.

Le corps médical et paramédical, l'un des rouages essentiels du dispositif de sécurité.

Olivier Quesnel (au centre), félicité par le Président de la FIA (Jean Todt, à droite).

310 journalistes étaient accrédités lors de la manche française du Championnat du Monde des Rallyes.

Même les agents de la SNCF ont contribué à la sécurité du Rallye.

Vue de l'un des endroits stratégiques.

Le Zénith de Strasbourg, l'un des hauts lieux du Rallye de France – Alsace 2010.

Le Président Nicolas Deschaux (à gauche) aux côtés de Jean Todt, le Président de la FIA.

De nombreux hélicoptères ont assuré la sécurité du public et des pilotes.

Le meeting s'est terminé en apothéose lors de la cérémonie du podium final au Parlement Européen de Strasbourg.

Crédit Mutuel
LA banque à qui parler
RALLYE DE FRANCE
ALSACE
2010
FFSA

De g. à d., les représentants des Teams inscrits au Championnat de France : Georges Guebey (GPC Motorsport – Motul) , Jean-Charles Beaubelique (MSR by GBI.com – Minerva Oil), Karine Hot (2HP Compétition – Veloperfo.com), Renaud Chazel (Chazel Dalta) et Arnaud Mounier (EMAP – Yacco).

L'une des autos les plus originales du plateau : la Fiat 500 de Benoit Meyer.

La direction de course à l'ouvrage au PC.

Le Zéntih de Strasbourg a été littéralement pris d'assaut lors des trois jours de la compétition.

CHAZEL
technologie course

Préparation toutes marques - Rallyes Terre et Asphalte
Banc de puissance

LOCATION
Clio R3 Maxi 250 cv
Twingo R2 - Twingo R1
Peugeot 207 R3

4, rue des Compagnons, Zone des Garrigues - 34170 CASTELNAU-LE-LEZ - 04 67 79 69 07 - Fax 04 67 79 68 45
www.chazeltechnologiecourse.com - chazel.techno.course@wanadoo.fr

DALTA

Conseils Technicité Convivialité Disponibilité

danielson équipement

La formule gagnante

Boites de vitesse et transmissions
Circuits d'huile et d'essence
Systèmes radio complets
Appareils de réglage
Equipements moteur
Radiateurs et filtres
Instrumentations
Embrayages
Suspensions
Freinage

Nouveauté 2010
Plaquettes de frein
AP RACING
Haut coefficient de friction

AP RACING · TRS MOTORSPORT EQUIPMENT · PERFORMANCE FRICTION BRAKES · SPAX

Tel : 03.86.21.22.55 Fax : 03.86.21.22.65
www.danielson-equipement.com
Marie@danielson-equipement.com
5 rue du champ magny
58470 Magny cours

NOUVELLE-CALÉDONIE
LA MARCHE EN AVANT

FREDDY MÉNACHÉ
(Président du Comité de Nouvelle Calédonie)

UN EXCELLENT PILOTE

Comme beaucoup de dirigeants, Freddy Ménaché a d'abord éprouvé les joies du pilotage. L'un de ses amis étant concessionnaire BMW, il a notamment roulé de 1973 à 1976 au volant d'une 2002 ti. Sans aligner les scratches, il terminait dans le Top 5 d'épreuves au niveau de participation élevé. C'est donc quelqu'un qui sait de quoi il parle.

→ CONTACT

CRSA de Nouvelle Calédonie
Maison du Sport
24 rue Duquesne, Quartier Latin
98800 NOUMÉA
Mob. : + 687 77 15 05 / Tél. : + 687 28 36 35

Depuis qu'il a commencé à intégrer les parcs d'assistance de sa jeunesse, **Freddy Ménaché** a été un véritable bâtisseur au sein du Comité de Nouvelle-Calédonie. Et malgré les difficultés de l'heure, il poursuit sa marche en avant.

De 1973 à 1976, Freddy Ménaché, au sein de l'ASAC Nouvelle-Calédonie, a oeuvré à l'organisation du Safari Calédonien. En 1980, une scission s'est produite, et il a créé, avec ses amis, l'ASA circuit de Païta, dont le premier Président fut Yves Lefevre. Cette structure organisait des rallycross et des courses de côte.
Freddy Ménaché devint ensuite Président durant six ans, avant que le sport auto ne connaisse un entracte sur l'île.
En 1989, tout redémarre, et l'ASA Païta est alors la seule à organiser des épreuves.
En 2005, le Président Ménaché devint celui du Comité régional du sport automobile, poste qu'il occupe toujours.
La Nouvelle-Calédonie traverse, sur le plan sportif, des temps difficiles. La crise est là, qui est arrivée avec un léger décalage par rapport à la Métropole, et depuis deux ans les budgets ont été réduits et sont de plus en plus ardus à décrocher. Le nombre de licenciés s'est stabilisé autour de 450 et il y a moins de partants qu'auparavant au départ des rallyes.
Actuellement, deux ASA fonctionnent : Nouvelle-Calédonie, organisatrice traditionnelle des rallyes locaux, et Runs et slaloms, dont l'appellation est bien parlante. Actuellement, quatre rallyes sont au calendrier, dont celui de Nouvelle-Calédonie qui fait partie du championnat Asie-Pacifique.

Des projets, il y en a tout de même. En premier lieu, concernant la base du sport auto, la création d'une École Française de Karting. Freddy Ménaché aimerait la voir s'intégrer dans le milieu scolaire en portant des messages de sécurité. C'est Jean-Yves Coulon, instructeur et instituteur, qui a le chantier en charge.
Et puis, le grand projet d'un circuit. Le Président y travaille avec la plus grande constance. Les politiques contactés sont d'accord, le site pratiquement défini dans un rayon de soixante kilomètres autour de Nouméa. En 2011, les collectivités locales organiseront les Jeux du Pacifique, et bien sûr, des budgets conséquents y seront affectés. Mais ensuite...
Le Président de la FFSA Nicolas Deschaux a déjà rencontré le député de Nouvelle-Calédonie à cet effet, en compagnie de Freddy Ménaché, et il n'est pas apparu d'obstacle majeur. L'espoir est donc grand de voir naître un site consacré au sport auto et au karting, ce qui suscitera de toute évidence de nombreuses vocations. Et, comme en économie, on parlera alors de reprise.

> « Le grand projet : un circuit sur l'île.

NOUVELLE-CALÉDONIE

La Nouvelle-Calédonie se situe dans le Pacifique, à 1 500 kilomètres à l'est de l'Australie et 2 000 kilomètres au nord de la Nouvelle-Zélande.
À 17 000 kilomètres de la Métropole, la Nouvelle-Calédonie occupe une superficie de 18 575 km². Sa capitale est Nouméa, et la population du territoire est de 245 600 habitants.

ALEXIS BARBOU
À JUSTE TITRE

En tête du championnat des rallyes de Nouvelle-Calédonie et en passe de renouveler un premier titre acquis l'an dernier, Alexis Barbou est le pilote de pointe de la génération actuelle.
Alexis a débuté il y a déjà... un certain temps. 17 ans exactement. Après une première période porteuse d'espoirs vint un long break pour assurer vies professionnelle et familiale. Et en 2005 tout a redémarré.
Avec une Ford Escort Cosworth, tout d'abord. Qui sera remplacée par une Mitsubishi Evo 7 fin 2006. Cette auto permettra à Alexis Barbou de terminer deuxième du championnat de Nouvelle-Calédonie en 2008, puis de décrocher le titre en 2009. L'Evo 7 fut remplacée par une Evo 9 au début de la saison 2010.
Avant de faire des ravages au volant, Alexis a assouvi d'autres passions sportives. Athlétisme, rugby, hand, judo, le jeune Barbou a été bon partout. Venu au rallye, il fonctionne depuis ses débuts avec l'aide d'amis bénévoles dans sa petite structure personnelle.
Se mesurer aux ténors de la Métropole ? C'est beaucoup trop loin. Depuis la Nouvelle-Calédonie, les regards se tournent plutôt vers la Nouvelle-Zélande ou l'Australie, à deux heures d'avion.
Quand il passe côté organisation, le champion en titre aide aussi à la mise sur pied d'épreuves karting, discipline la plus accessible financièrement pour les jeunes pilotes.
Sur les pistes des rallyes sur terre, la domination d'Alexis Barbou ressemble fort à un début de règne.

ACTEUR

ALAIN ROLLY
LE FORMATEUR

Alain Rolly est le responsable formation du Comité de Nouvelle-Calédonie. Malgré le manque d'importance des structures dont il dispose, il porte la bonne parole avec enthousiasme :
« C'est difficile chez nous d'équilibrer le nombre de licenciés commissaires. La fidélisation n'est pas idéale, et il faut sans cesse former de nouveaux candidats. Je travaille à partir des documents élaborés avec Dominique Lunel, le responsable formation de la FFSA. Je suis venu il y a deux ans en Champagne pour participer à un séminaire et je me tiens au courant de toutes les évolutions. Je peux dire que pour les rallyes, je suis « dans les clous ». J'ai un peu plus de mal avec le karting, mais c'est une autre histoire. Par ailleurs, il y a une érosion régulière des moyens, et les jeunes adhèrent moins facilement au bénévolat ».
Alain Rolly, par ailleurs professeur de sciences physiques, ajoute des qualités pédagogiques à ses connaissances techniques.
Après avoir passé son examen de commissaire sportif, il est devenu responsable régional, et il a même été désigné comme l'un des responsables sécurité spectateurs lors du récent Rallye de France-Alsace. Un domaine sensible :
« Avec le public, si l'on ressent un risque de conflit, il faut agir avec beaucoup de diplomatie. Il est inutile d'aller à l'affrontement, même si nous avons le bon droit pour nous. Il faut toujours garder la maîtrise de soi, c'est primordial. En rallye, les règles sont fixées, il y a trop d'enjeux, sportifs comme financiers, pour que l'on fasse n'importe quoi ».

L'INOXYDABLE **JEAN-LOUIS LEYRAUD**

Il a débuté en 1971, et il est toujours là, à chasser les scratches. Jean-Louis Leyraud, né le 18 février 1951 à Nouméa, a pris sa première licence à l'âge de vingt ans, un âge qui est toujours celui de son esprit de passionné. S'il est bien un pilote emblématique de sa région, c'est de lui qu'il s'agit. D'autant plus que le palmarès de Jean-Louis est tout à fait exceptionnel.

Il a été douze fois champion de Nouvelle-Calédonie, sur des montures diverses :
1979 (BMW), 1980-1981 (Nissan), 1991 (Alfa-Romeo), 1994 (Peugeot), 1996 (Ford), 1997-1998-2001-2005-2007-2008 (Subaru).
Plus une victoire au Safari Calédonien et de multiples succès dans des épreuves diverses. Sans oublier une visite en Métropole en 1973, où il fut demi-finaliste de l'École Elf-Winfield du circuit Paul Ricard.
Et ça continue ! Jean-Louis dispute actuellement le championnat Asie-Pacifique avec toujours autant de méticulosité, attentif à tous les essais de son Impreza et toutes les améliorations qui en découlent. Quant au pilote, pour l'améliorer encore, il faut bien chercher.

RÉUNION
LA QUALITÉ D'ORGANISATION

ACTEUR
Philippe Maitre, une référence des rallyes réunionnais.

Avec ses sept rallyes, dont six comptent pour le championnat local, **le Comité de la Réunion fait preuve d'une belle vitalité**, en offrant de plus une excellente qualité d'organisation.

Les temps sont difficiles, à la Réunion comme ailleurs, mais la passion résiste à tout, et le calendrier de sept rallyes est maintenu, auquel il faut ajouter dix épreuves de karting.

Le Tour Auto-Rallye de la Réunion, qui se dispute fin juillet reste l'épreuve phare sur l'île. Mais il est vrai que le Rallye des 1 000 est aussi une course qui atteint l'excellence. Certes, depuis le début du sport auto sur le territoire, les kilométrages totaux ont diminué et les épreuves ont perdu un peu de leur côté marathon, mais elles sont toujours aussi exigeantes. Une autre preuve de la qualité d'organisation est la longévité des organisations (Le Tour Auto et le Rallye des 1.000 viennent de célébrer à un an d'intervalle leur quarantième anniversaire).

Le rallye (essentiellement des épreuves asphalte) est la discipline quasi unique, puisque seules quelques épreuves d'accélération sont aussi pratiquées sur le circuit Felix Guichard. À noter que ce site est en passe d'être homologué pour du rallycross, ce qui va ouvrir de nouveaux horizons aux pilotes locaux.

La belle histoire du sport auto réunionnais compte, depuis les sixties, bon nombre de pilotes emblématiques. Au départ, il y a eu Lilian Etheve et Ismaël Gangate. Puis Edouard Gonthier, Tony Ricqebourg, Massoum Dindar.

Plus récemment s'est mise en place la génération des Olivier Payet, Malik Unia et Philippe Maitre, qui tiennent toujours le haut du pavé. Actuellement, Samuel Bellon, leader de la vague montante, a bien l'intention de les rejoindre.

5 ASA, 600 LICENCIÉS

ASA DE LA REUNION
Président : Pascal RAMASSAMY
Tél. : 0692 851 414
E-mail : asareunion@wanadoo.fr

ASA SUD
Président : Patrick AGATHE
Tél. : 0692 867 455
E-mail : asasud@orange.fr

ASA PROMO
Président : Pascal PARIS
Tél. : 0692 053 236
E-mail : asa418@orange.fr

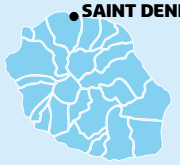
ASA DE BOURBON
Président : Serge AUTALE
Tél. : 0692 850 830
E-mail : serge.autale@wanadoo.fr

ASA CIRCUIT FELIX GUICHARD
Président : Felix GUICHARD
E-mail : cfg.felix.guichard@gmail.com

Le tout représente un total d'environ 600 licenciés, l'ASA la plus importante étant l'ASA de Bourbon avec ses 150 licenciés.

→ CONTACT

CRSA de la Réunion
1 rue Bertin - BP 539 - 97472 - SAINT DENIS Cedex
Tél. : 02 62 21 04 32 / Mob. : 06 92 87 25 60
Fax : 02 62 21 09 66
E-mail : asareunion@wanadoo.fr



L'ÎLE DE LA RÉUNION

L'île de la Réunion se situe dans la région du sud-ouest de l'Océan Indien, à 700 kilomètres à l'Est de Madagascar.
Sa capitale est Saint-Denis, distante de Paris de 9 200 kilomètres.
La population est de 817 000 habitants.

JEAN-PIERRE OLLIVIER
(Président du Comité de la Réunion)

CONFIANT EN L'AVENIR

Jean-Pierre Ollivier, l'actuel Président du Comité de la Réunion, a longuement pratiqué le sport auto. Il a d'abord été copilote de Michel Popineau, surnommé « le notaire le plus rapide de l'île » et l'un de ses prédécesseurs au poste de Président Régional. Puis il a roulé en 1980 sur une Austin. En 1981, Jean-Pierre Ollivier a pratiquement inventé la Samba Rallye avant l'usine Talbot : *« J'ai fait l'acquisition d'une Samba que j'ai développée avec toutes les pièces que l'on pouvait se procurer à l'usine. Et chez Talbot, on a sorti la « Rallye » fin 82, alors que je roulais déjà avec un modèle pratiquement identique, mais monté par mes soins !*
Après, je suis resté longtemps fidèle à la marque en roulant sur tous les types de Samba, y compris la groupe B. Puis j'ai racheté la Talbot Lotus qui avait roulé en Métropole aux mains de Jean-Paul Bouquet, le pilote officiel de la marque. Parallèlement, j'ai été Président du Peugeot Talbot Sport de la Réunion.
J'ai passé en 90 le relais à mes fils David et Laurent ».
Actuellement, monsieur le Président Ollivier gère le présent et garde tout son optimisme pour le futur :

> « Il faut prendre en considération toutes les dimensions du sport auto.

« Nous avons accueilli la crise avec un peu de retard par rapport à l'Europe. Mais la demande subsiste et nous maintenons toute notre activité. Je ne suis vraiment pas inquiet. Il faut prendre en considération toutes les dimensions du sport auto, dont la dimension sociale. Ce sport va évoluer en incluant la notion de développement durable, en misant sur l'électrique, des portes sont en train de s'ouvrir. Il y aura des espaces à partager avec l'industrie ».

LA BELLE HISTOIRE

La première fédération d'ASA à la Réunion s'est créée alors même que les « ligues » n'avaient pas été mises en place. Hervé Marodon en a été le premier Président, suivi plus tard de Michel Popineau. Ils ont eu à gérer des « nordistes » et des « sudistes » aussi actifs que turbulents. Leur succédèrent Christian Albany en 2000, Abdoul Patelen 2004 et Jean-Pierre Ollivier en 2008.
Le Rallye de la Réunion, ou Tour Auto, oeuvre de l'ASA Réunion, est devenu l'épreuve emblématique dès sa création à la fin des années 60. La réplique, en tout bien tout honneur, est venue de l'ASA Sud, qui a organisé le Rallye des 1 000 km. Le pilier de cette création a été un certain Etheve, l'un des meilleurs pilotes de l'époque, aujourd'hui toujours parmi les plus actifs dirigeants de l'île. Les premiers rallyes locaux étaient longs et s'étalaient quelquefois du jeudi au dimanche soir. Bien sûr, l'informatique n'existait pas et une équipe d'officiels s'attablaient durant quelquefois vingt-quatre heures pour dépouiller les bulletins de pointage et annoncer les résultats le lundi.
C'était le lot des « pouakés » de l'automobile, les passionnés. Il n'y avait pas de parcs d'assistance, tout se passait dans la nature.
De 70 à 74 il y eut... les premières crises pétrolières. Mais dès 75, des rallyes plus courts, critériums ou rondes, vinrent étayer l'édifice.
Beaucoup de pilotes de notoriété internationale sont venus rouler à la Réunion. Il en va ainsi de Jean Todt, l'actuel Président de la FIA, alors copilote de Jean-Pierre Nicolas. Le Rallye de la Réunion a aussi inspiré Jean Graton pour son album « Rallye sur un Volcan ».
Jacques Imbert, Président de l'ASA Cross, a parallèlement fait découvrir les joies de l'autocross aux passionnés.
Et puis l'ASA Promo a officialisé la course de côte avec un championnat organisé de 1986 à 1997. Depuis le début des années 2000, l'ASA de Bourbon est venu ajouter sa pierre à l'édifice en organisant des épreuves d'excellente qualité.
Tout en conservant aux associations et organisations leurs propres caractères, à la Réunion, tout le monde va dans le même sens.

ACTEUR

SAMUEL BELLON
LA RELÈVE

Samuel Bellon représente la relève à La Réunion. L'opinion est quasi unanime parmi les observateurs. Cet ambulancier de 29 ans, au riche passé de motard, ne s'est lancé que récemment dans le rallye : *« Je cherchais une quatre roues motrices, une Mitsubishi. Mais c'était difficile et j'ai trouvé courant 2008 la Clio R3 avec laquelle j'ai pu débuter et je cours encore. C'est une « caisse » qui a servi de voiture de réserve durant le développement de la R3 par Renault. Je me suis engagé au Tour Auto, qui s'est vite conclu par une sortie. L'an dernier j'ai fini deux rallyes sur quatre, et cette année ça marche bien. J'ai encore un problème à résoudre en ce qui concerne ma prise de notes. Elles sont trop basses, et dans les premières spéciales, mes adversaires sont devant ! Après, j'augmente le rythme et tout va beaucoup mieux. J'ai commencé avec mon frère, et maintenant je suis copiloté par Christophe Tonru, mon ami d'enfance. Dans le milieu, j'apprécie beaucoup les avis et les conseils de Philippe Maitre, un ancien qui va toujours très vite.*
J'ai constitué une équipe d'amis qui me suit dans tous mes déplacements. Et je fais confiance pour ma mécanique à Jimmy Payet et sa structure JPPR. Il prépare l'auto et gère l'assistance.
Ma passion pour le rallye date de mon enfance, où mon père m'emmenait voir les épreuves. J'ai ainsi pu voir passer et approcher aux assistances les pilotes venus de la Métropole, comme Alain Oreille, Jean Ragnotti, Didier Auriol, Sébastien Loeb avec la Xsara kit-car.
À l'époque, je courrais en moto. J'ai pratiqué toutes les disciplines, le cross, la vitesse, le Supermotard, et à chaque fois j'ai obtenu de très bons résultats. Ensuite, j'ai dû faire un break pour suivre mes études, puis m'installer dans la vie professionnelle.
Maintenant, on songe à une plus grosse auto, et surtout j'aimerais bien aller courir en Métropole. J'ai déjà des contacts et j'y travaille ».
Il est donc possible que l'on voie un jour Samuel Bellon sur l'asphalte des spéciales du Championnat de France des rallyes. Il y sera le bienvenu.

LEADERS
Le duo Janin-Fourdin occupe la première place de la Coupe de France au volant de la même voiture.

LE FOL'CAR BASE IDÉALE ?

C'est une discipline qui réunit **tout ce à quoi rêvent les pilotes** débutants : faible coût de revient, encadrement très strict, courses en peloton, ambiance conviviale.

L'ORIGINE

L'appellation exotique de Fol'car provient tout simplement... du circuit de Folembray, dans l'Aisne, où eurent lieu les premières compétitions du genre. Ceci vers la fin des années 1980. Le Fol'car est devenu en 1990 une discipline officielle de la FFSA, et en 2003 fut créée la première Coupe de France.

Surtout concentré dans le Centre, l'Ouest et le Nord de la France, le Fol'car est une spécialité à part entière. Les courses sont fréquemment disputées sur des pistes de rallycross, mais avec des pelotons fournis de quinze voitures. Des autos de série avec une préparation basique et très limitée qui permettent ainsi des performances très proches. Le spectacle est au rendez-vous permettant de rouler seul ou à deux pilotes se partageant la même voiture, la Coupe de France a été dominée cette saison par le duo Janin-Fourdin dont le vécu exprime bien l'esprit d'une discipline qui mériterait une plus grande notoriété.

C'est l'histoire d'une rencontre entre deux pilotes. Adversaires dans la Coupe de France de Fol'car jusqu'à ce jour de 2009 où Christian Janin tomba en panne sur le circuit d'Essay et où il fut dépanné par Olivier Fourdin. Ils ne le savaient pas encore, mais un équipage victorieux était né.

Ils se connurent et s'apprécièrent tant et si bien que Christian, l'artisan-boulanger d'Annemasse, et Olivier, l'agent Peugeot de Triel-sur-Seine dans les Yvelines, décidèrent de faire cause commune. C'est-à-dire de réunir leurs moyens et de partager le volant d'une auto avec pour objectif la victoire finale en Coupe de France. Le but est atteint, puisque les compères étaient déjà irrattrapables deux épreuves avant la fin.

Le plus étonnant est qu'il n'y a pas de « locomotive » dans l'équipage puisqu'ils réalisent des temps le plus souvent identiques au centième près, et que l'un devance l'autre pratiquement en alternance, comme s'ils étaient des pilotes jumeaux ! Ils se rejoignent sur un autre point : Le Fol'car, c'est super.

Pour Christian Janin : *« Il y a une super ambiance, et sur la piste les courses sont très propres, car on est sanctionné dès la première faute. Je suis très satisfait de nos « perfs », jusqu'à présent mon meilleur classement à la Coupe de France avait été troisième en 2009.*

DISCIPLINE FOL'CAR
LE MEILLEUR RAPPORT PRIX-PLAISIR ?

Discipline méconnue, le Fol'car réunit de nombreuses qualités alliant faible coût de revient, simplicité technique et bagarres en peloton.

Le Fol'car, c'est accessible : des engagements d'un montant de 100 à 120 euros en moyenne. Le Fol'car, c'est copieux : on roule aux alentours de 130 kilomètres par épreuve. Le Fol'car, c'est convivial : les concurrents peuvent rouler à deux alternativement ou seul au volant. Le Fol'car, c'est correct : les directeurs de course et commissaires sont particulièrement vigilants et n'hésitent pas à déclasser sans avertissement un pilote commettant une faute. Bref, cette discipline apparaît comme pleine d'attraits... et elle l'est.

Au sein d'un calendrier de 40 épreuves réparties dans la moitié Nord de la France, une Coupe de France se dispute sur 14 courses. Les machines admises dans les trois classes de cylindrée ne sont pas des monstres. On y retrouve Peugeot 205, 206, 306, Citroën AX ou Saxo, Honda Civic. Bref, on est loin du bling-bling. Réglementairement très proches des groupes N sans turbo ni 4 roues motrices, ces autos sont généralement fiables. Une bonne révision mécanique en fin de saison et les voilà prêtes pour le millésime suivant. Cela ressemble beaucoup à une formule de base idéale.

> « Il y a une super ambiance, et sur la piste les courses sont très propres.

Avec Olivier, c'est l'entente parfaite sur tous les plans. Nous possédons chacun une 206 RC, et nous employons l'une ou l'autre selon la proximité de l'épreuve. Inutile de dire qu'elles sont montées exactement à l'identique. Sur une saison, on totalise en gros 20 000 kilomètres de déplacements. Le plaisir des courses en Fol'car, c'est que nous roulons nettement plus qu'en rallycross par exemple, et nous nous affrontons en manches de 15 concurrents. Pour arriver en finale A, il ne faut déjà pas se louper avant !
Laurent Chartrain, l'une des pointures du rallycross, est venu disputer un Fol'car cette saison, et il a été étonné par le plaisir procuré ».
Pour Olivier Fourdin, le technicien de l'équipe, les règles sont simples à respecter : *« En dehors des éléments de sécurité, il y a peu de choses à faire. Le maximum du travail concerne les suspensions et la tenue de route. On ne doit pas modifier les voies, mais les hauteurs de caisse sont libres. On rehausse l'auto lorsque le terrain est gras. Et la réglementation permet de changer la boîte si une autre (sans modification) s'adapte en lieu et place de la boîte d'origine. Sur nos 206 RC, nous avons monté des boîtes d'Expert aux rapports plus courts. Ceux qui roulent en 306 montent des boîtes de 405 MI 16 pour les mêmes raisons. Nous sommes passés, en jantes, de 17 à 15 pouces, ce qui réduit encore un peu les rapports et ajoute de la pêche dans les portions lentes.*
Nous roulons sur des circuits de diverses constitutions. Pour ma part, je préfère les circuits de rallycross, plus rapides, où l'on peut atteindre 160 km/h, presqu'à fond de 5 ».

COUPE DE FRANCE, MODE D'EMPLOI

La définition d'une voiture de Fol'car se rapproche plus ou moins de celle d'un groupe N sans option : 2 roues motrices, 2 litres maxi et trois classes de cylindrée. Il y a la classe 1 de 0 à 1 400 cc, la classe 2 de 1 401 à 1 600 cc, la classe 3 de 1 601 à 2 000 cc.
Les courses se déroulent selon le schéma suivant : à l'issue des essais chronos sont constituées des manches par groupes de 15 concurrents.
Essais chronos (généralement 3 tours de circuit). Deux manches qualificatives, la grille de la deuxième manche étant déterminée par le classement de la première. À l'issue des manches, les finales opposent les 15 premiers pour la finale A, les 15 suivants pour la finale B, etc.
Pour la Coupe de France, disputée sur 14 épreuves, la formule permet à deux pilotes de se partager le volant d'une auto, ou à un pilote de s'aligner seul. Les points sont en fait attribués à l'auto suivant son meilleur classement dans l'une des finales.

JOËL CRUCHET
« LA DISCIPLINE SE PORTE BIEN »

Joël Cruchet est Président de la Commission de Fol'car FFSA depuis quatre ans maintenant. Également Président du Groupement du 2 CV Cross, c'est dire s'il est fin connaisseur des épreuves sur circuit terre. Le Fol'car, il ne lui trouve que des qualités :

« Notre calendrier comporte une quarantaine d'épreuves dont une bonne partie se déroule dans l'Ouest, surtout en Normandie. Il y a aussi des bastions dans l'Est et dans le Nord, d'où est d'ailleurs originaire la discipline. Trop discrètement médiatisée, cette spécialité a évolué au fil des ans et nous avons souvent au départ d'une épreuve une centaine d'autos majoritairement très bien présentées. On trouve des 206, Clio, Honda Civic, ou de plus anciennes 306, 205 ou AX. Les circuits utilisés sont, soit des circuits entièrement en terre, soit des circuits de rallycross avec une mixité terre-asphalte. De nombreux jeunes viennent chaque année renforcer les pelotons de Fol'car, car il s'agit d'une spécialité très accessible financièrement, et où l'on roule beaucoup durant un week-end de course. Avec le choix de rouler seul ou à deux pilotes alternativement sur la même voiture. Il n'est pas rare de réunir plus de 100 pilotes sur une course. C'est dire si le Fol'car se porte bien ».

> La municipalité de Châtelguyon a été un partenaire et un acteur majeur à nos côtés.

COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE
RETOUR AUX SOURCES

Repassée par l'Auvergne **dix ans après la première édition de Massiac**, la Finale de la Coupe a profité, à Châtelguyon, des bienfaits d'une cure revigorante.

Michel Durin, Président du Comité Régional d'Auvergne et organisateur de l'évènement en tire un bilan très positif, à l'unisson des délégués des douze Comités ayant fait le déplacement pour encourager leurs pilotes qualifiés. *« C'est d'abord une réussite sur le plan sportif avec près de 160 partants, un bon niveau de compétition et une course disputée jusqu'au bout dans la plupart des catégories. Ce fut ensuite un évènement convivial avec treize Comités tenant chacun leur stand réceptif au village et la visite de Nicolas Deschaux. »* Le ciel plutôt chagrin du premier week-end d'automne n'a pas empêché de réunir une affluence fort honorable, le seul bémol étant la température peu propice à une prise d'assaut des buvettes par les spectateurs. *« En contenant autant que faire se peut les frais d'organisation, nous avons tout de même réussi à joindre les deux bouts malgré le désengagement de certains soutiens institutionnels »*, se félicite le Président Durin avant d'ajouter *« La municipalité de Châtelguyon a été un partenaire et un acteur majeur à nos côtés. Lionel Chauvin, l'adjoint aux sports d'une ville où fait étape le tour cycliste de l'Avenir, semble avoir bien mesuré l'impact de notre manifestation. »* Y aura-t-il pour autant renaissance de la course de côte de Châtelguyon, en sommeil depuis 1997 ? Michel Durin ne veut pas y croire trop vite. *« La municipalité s'est engagée au départ du projet pour un évènement unique et sans suite même si l'état d'esprit m'a semblé évoluer en cours de route. Pour que l'épreuve reprenne place au calendrier national, il faudrait que cela se confirme en actions, et en premier lieu qu'une ASA prenne à nouveau cette épreuve en charge. Pour sa part, le Comité régional fera en sorte de susciter et soutenir une telle initiative. »*

13 COMITÉS PRÉSENTS SUR SITE !

Dans le village de La Mouniaude, outre l'organisateur auvergnat, douze Comités avaient dressé un stand garni de spécialités régionales solides et liquides :

Bourgogne Franche-Comté - Bretagne Pays de Loire (organisatrice de la Finale 2011 à Bournezeau en Vendée) – Centre - Champagne Ardenne - Ile de France - Languedoc Roussillon – Limousin - Lorraine Alsace - Midi Pyrénées – Normandie - Provence Alpes Côtes d'Azur - Rhône Alpes

On mesure le chemin parcouru quand on se souvient des deux stands dressés à la première finale de Massiac (Cantal) en 2000 !

LES VAINQUEURS

GROUPE FC : DENISET L'ATTAQUANT

Ardent défenseur du groupe FC dans les instances fédérales, Deniset a montré aussi ses talents d'attaquant au volant. Avec sa R 5 turbo Tour de Corse, le Franc-Comtois a mené de bout en bout pour s'imposer devant 23 partants, Poinsignon ayant été trahi par le moteur de son redoutable CG turbo. Les accessits sont allés aux Auvergnats Assenault, toujours brillant avec sa CG 1600 et Tholy, qui ne le fut pas moins sur sa Rallye 2.

■ 1. D. Deniset (R5 Turbo TdC) • 2. F. Assenault (CG 1600) • 3. Y. Tholy (Simca Rallye 3) • 4. J. Cazalens (Scora 2) • 5. F. Breysse (CG 1600) • etc.

GROUPE F2000 : TURNEL L'INTRAITABLE

Course en tête également pour la Peugeot 306 de Jean Turnel devant la Citroën Xsara d'Astier qui l'a poursuivi tout le week-end pour terminer 130 millièmes derrière le Ligérien, beau vainqueur en groupe F2000. Le Sudiste Calascione est allé chercher le bronze avec sa Clio maxi devant la 306 du Varois Sanchez.

■ 1. J. Turnel (Peugeot 306) 1'08"893 • 2. C. Astier (Citroën Saxo VTS) à 0"131 • 3. F. Calascione (Renault Clio maxi) à 1"023 • 4. B. Sanchez (Peugeot 306) à 1"278 • 5. R. Brion (Renault Clio RS) à 1"472 • etc.

GROUPE N : CAT LE CUMULARD

En remportant la Coupe une semaine après le Championnat, le Gexois Pascal Cat aura fait cette année main basse sur le groupe N. L'opposition ne manquait pourtant pas, en premier lieu de la part de Ganevat sur la M3 avec laquelle Mouche a brillé toute la saison en Championnat Espoirs. Le vétéran Granjon, qui zappe avec bonheur de la montagne au circuit et de la Coupe au Championnat, complétait un podium à 100 % BMW.

■ 1. P. Cat 1'08"083 • 2. J-F. Ganevat à 0"609 • 3. L. Granjon à 1"248 • 4. G. Werver à 1"504 (tous BMW M3) • 5. L. Divoux (Mitsu Lancer Evo 7) à 1"590 • etc

GROUPE A : PRAT LE REVENANT

Sur ce parcours roulant, Fritsch se savait mal armé face aux BMW avec sa 306 maxi pour garder son titre de 2009 et fut bien aise de prendre le bronze devant la Clio maxi de Chavot sur la seule montée qu'il put terminer. La victoire fut une affaire entre les M3 de Béal et Prat, où ce dernier eut le mot de la fin. La soixantaine alerte, le Dijonnais a réussi cette saison avec sa nouvelle monture un double cursus qui l'a hissé aussi dans le top 10 du championnat B.

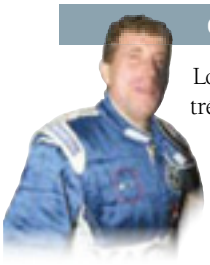
■ 1. R. Prat (BMW M3)1'07"273 • 2. P. Béal (BMW M3) à 0"898 • 3. J-L. Fritsch (Peugeot 306) à 2"064 • 4. T. Chavot (Renault Clio Williams) à 2"614 • 5. R. Garces (Renault Clio Cup) à 3"051 • etc.

GROUPE C : AUGUSTO LE DÉCALÉ

Au terme d'un joli duel avec la Norma Honda CN de Massu, c'est Olivier Augusto qui a remporté la palme avec son Osella C3 bi-moteur. Bouete, l'homme de l'Ouest, monta lui aussi sur le podium avec sa Norma C3. Le Lyonnais Augusto, 28 ans, s'était déjà fait remarquer en Championnat Espoirs sur une monoplace à moteur de moto. Comme l'Osella actuelle, elle avait pour concepteur-réalisateur son oncle Bernard Pourchet. Meilleur temps des essais sur le mouillé, Olivier était en tête du scratch en début de course avant d'être rattrapé par les monoplaces sur le sec.

■ 1. O. Augusto (Osella PA 20 S) 57"369 • 2. N. Massu à 0"728 • 3. J-Y. Bouete à 2"988 • 4. M. Gonzales à 3"616 • 5. S. Tourillon à 3"872 (tous Norma M 20)

GROUPE DE : VONIC LE FINISSEUR



Longtemps connu pour sa redoutable Rallye 2 à moteur turbo, le Niçois Pierre Vonic a montré un beau tempérament de sprinter au volant de sa Martini ex-F2. Neuvième temps à la première montée et sixième de la seconde, il termina en boulet de canon pour déborder les Dallara F3 du jeune Ludovic Cholley et du leader de la seconde montée Sébastien Pierre qui précédaient eux-mêmes la Reynard de Morel, second classé du Comité PACA.

■ 1. P. Vonic (Martini Mk 62) 56"930 • 2. L. Cholley (Dallara F3) à 0"618 • 3. S. Pierre (Dallara 397) à 1"022 • 4. J-C. Morel (Reynard 90 D) à 1"125 • 5. J. Martin (Dallara 397) à 1"236 • etc.

TROIS QUESTIONS À **NICOLAS DESCHAUX**

À quelques jours du départ du Rallye de France – Alsace, qu'est-ce qui motive la présence à la Finale de la Coupe de France du Président de la FFSA ?

Cette Finale nous remet dans le vrai monde du sport amateur avec un évènement qui rassemble tous les concurrents qualifiés au terme d'une saison de courses de côte régionales. La FFSA a un devoir de reconnaissance envers eux comme envers les officiels de ces épreuves, surtout après une année un peu difficile pour les plateaux. Cette finale est aussi l'occasion de faire revivre la course de Chatelguyon, que la FFSA est prête à soutenir si elle désire reprendre place dans le calendrier.

Dix ans après sa création, diriez-vous que la Finale de la Coupe a atteint ses objectifs ?

Sa première réussite a été de s'installer durablement dans le paysage. Son rôle majeur était de motiver les Comités régionaux à venir soutenir leurs pilotes qualifiés. Avec 13 comités impliqués cette année, cet objectif est en bonne voie, soulignant le fait que la course de côte est une discipline dont la cohésion se renforce.

Quelle en est votre vision d'avenir ?

Ce sont les commissions spécialisées composées des pilotes et des organisateurs, qui sont le tissu représentatif de la course de côte, qui le définiront. Le rôle de la Fédération est de trouver l'équilibre entre la nécessité de moderniser le plateau et d'améliorer la sécurité tout en laissant la pratique du sport automobile accessible à un assez grand nombre d'amateurs.

FINALE DE LA COUPE DE FRANCE DES SLALOMS

GRAND CRU À LA VERSENNE

Organisée pour la treizième année consécutive, la Finale de la Coupe de France des Slaloms a réuni, pour la première fois depuis sa création, **les meilleurs spécialistes hexagonaux** en Franche Comté. L'ASA éponyme, rejointe par les forces vives du Comité Régional sur le site de la Versenne à Villars sous Ecot, a recueilli les fruits de sa détermination en décrochant un succès tout à la fois populaire, médiatique et sportif !

LA COURSE

Servie par des conditions météo dignes des plus beaux étés indiens, suivie par un public venu en nombre assister à l'événement et plongée dans l'ambiance bon enfant qui sied à la discipline, la Finale a en plus généré des affrontements passionnants dans toutes les catégories. Si la bataille pour le scratch a monopolisé l'attention générale tant l'issue s'est jouée d'un cheveu en faveur de Guillaume Caritey face à Tony Provost et Bertrand Lasalle, d'autres événements ont marqué la Finale 2010. On retiendra évidemment le parcours exceptionnel de Cédric d'Amico, couronné pour la septième fois, le duel haletant Dieulangard/Papin pour le gain du groupe A ou encore le hat-trick réalisé par Bertrand Lasalle chez les moins de 25 ans.

LES CHIFFRES CLÉS

7 → nombre de titres de conquis par Cédric d'Amico (Gecem), consécutivement svp !

13 → nombre de Finales de la Coupe et aussi de slaloms organisés à la Versenne.

15 → concurrents ont représenté les couleurs du Comité organisateur.

77 → nombre de slaloms organisés par l'ASA Franche Comté depuis sa création en 1964.

117 → issus des 19 Comités Régionaux français, 117 concurrents ont pris part à la Finale 2010.

400 → le nombre de convives de la soirée de gala organisée le samedi soit et animée par l'humoriste Thierry Garcia.

2 000 → nombre de spectateurs ayant assisté à la Finale.

100 000 (euros) → budget global dédié à la Finale.

LES VAINQUEURS 2010

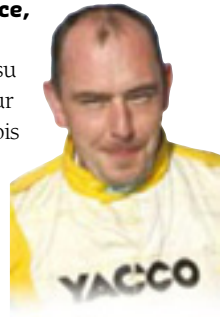
GROUPE D/E : GUILLAUME CARITEY (DALLARA 399)

38 ans, carrossier, licencié du Comité Bourgogne Franche-Comté, ASA Luronne.

Vainqueur scratch, le Luron accède au Graal lors de sa neuvième tentative. 'Débarrassé' du vainqueur en titre, Gérald Urreitzi qui endommageait le train avant de sa monoplace en manche 2, le Luron parvenait in extremis à coiffer les excellents Pruvost (Dallara 393) et Lasalle (Dallara F3000). *« Cette victoire est un aboutissement, mais je veux évoluer. J'aimerais désormais acheter une monoplace plus récente et évoluer en course de côté »*, jubilait le pilote de la Dallara 399.

GROUPE F2000 : JEAN-PHILIPPE BECKER (RENAULT CLIO RS)

33 ans, carrossier, licencié du Comité Lorraine-Alsace, ASA 57.



Pour sa troisième saison et sa deuxième finale, le Lorrain a su monter en puissance au fil des quatre manches. Déjà vainqueur en F2000 à Plouay l'an passé, Jean-Philippe décroche cette fois officiellement le titre (le groupe étant pris en considération à lui tout seul) et promet déjà de remettre sa couronne en jeu. Messieurs Lahache (Saxo) et Gaiani (Peugeot 205) qui l'ont titillé à la Versenne sont, entre autres, prévenus.

GROUPE C3/CM/CN : PASCAL PAIRE (FUNYO 06)

42 ans, viticulteur, licencié du Comité Bourgogne Franche-Comté, ASA 71.

Dans une catégorie pour le moins relevée, Pascal Paire a su déjouer les pièges que lui ont notamment tendus Philippe Lasnier (CM 05) et Gilles Renoult (Le Gallen), régulièrement dans ses basques. Particulièrement heureux, le viticulteur mâconnais se félicitait de son succès (le plus beau de sa carrière, sic) tout en soulignant la qualité de l'organisation mise en place.

GROUPE FS : CÉDRIC D'AMICO (GECEM)

31 ans, directeur de restaurant, licencié du Comité Rhône Alpes, ASA Savoie.

Didier Nerling et Marc Cotleur sur leurs Alpine, rien de moins (!), n'y ont vu que du feu. Cédric d'Amico, avec sept couronnes consécutives sur la tête, est en quelque sorte devenu à Villars sous Ecot l'alter ego de Schumacher en slalom. Et l'homme à la Gecem (construite en 1972 et équipée d'un deux litres Renault) ne compte pas en rester là, lui qui lorgnera à nouveau sur le titre en 2011…

GROUPE A/FA : DAVID DIEULANGARD (RENAULT CLIO CUP)

25 ans, ingénieur, licencié du Comité Bretagne – Pays de la Loire, ASACO Bretagne.

Le Breton signe l'une des plus belles surprises de la Finale 2010. Pour sa première Finale, il s'est en effet 'arraché' jusqu'au bout pour décrocher sa huitième victoire de groupe, *« de loin la plus belle »*, confiait-il. Le débutant Fabrice Papin (Peugeot 106 S16) et Denis Chéreau (Citroën Saxo) ont été ses plus sérieux rivaux tout au long du meeting. David Dieulangard leur donne d'ores et déjà rendez-vous en 2011.

CLASSEMENT FÉMININ : CORINNE FLANDY (ARCOBALENO)

39 ans, licencié du Comité Auvergne, ASAC Auvergne.

Et de deux, après Plouay en 2009, pour l'Auvergnate qui, après avoir été impressionnée par le circuit franc-comtois, en a pris la mesure, bien épaulée par Fabrice, son mari, lui aussi concurrent du groupe D/E. Madame Flandy l'a promis, elle visera une nouvelle qualification et une nouvelle victoire en finale l'an prochain.

GROUPE N/FN : SYLVAIN BIDAUD (RENAULT CLIO WILLIAMS)

29 ans, tourneur-fraiseur, licencié du Comité Rhône Alpes, ASAC Ain.

Comme bon sang ne saurait mentir, le neveu de Marc Cotleur (multiple vainqueur en groupe F) est parvenu à atteindre son objectif suprême à l'heure de sa cinquième Finale de Coupe. Deuxième en Bretagne l'an passé, le pilote de la Clio avait pris soin de se frotter aux pistes et aux hommes du crû tout au long de la période de qualification. Bien lui en a pris, lui qui a pris doucement mais surement ses distances face à Sylvain Henry et Anthony Fleury, menaçants dès les essais sur leur Clio respective.

MOINS DE 25 ANS : BERTRAND LASALLE (DALLARA F3000)

24 ans, licencié du Comité Nord-Picardie, ASA du Détroit.

Quatre finales, trois titres chez les moins de 25 ans. Difficile de faire beaucoup mieux pour Bertrand Lassalle qui passera de l'autre côté de la barrière en 2011. Non sans ambition, comme en a témoigné, à la Versenne, sa troisième place au scratch (pour deux dixièmes) ponctuée par une ultime manche de toute beauté. Futur papa, le Nordiste remettra le couvert dans la discipline en 2011.

→ Plus d'infos : *www.finale-slaloms-2010.org*

JEAN-ÉRIC VERGNE
LA SAISON PARFAITE

Le pilote de l'Équipe de France des circuits **franchit les échelons quatre à quatre.** Et marque chaque étape d'un nouveau titre. Il a remporté le championnat de F3 britannique.

PARCOURS

Né le 25 avril 1990 à Pontoise. Premier kart à l'âge de 4 ans dans le cadre du Racing Kart de Cormeilles, géré par son père.

■ Débuts en compétition en 2000

2001 : champion de France minime
2002 : vice-champion de France minime
2004 : vice-champion de France Rotax junior
2005 : vice-champion d'Europe ICA
2006 : vice-champion de France Formule A et 7e et premier Français au Championnat du monde Formule A

■ Passage à l'auto.

2007 : champion de France Formule Campus
2008 : champion de France Formule Renault 2.0. 1er rookie Eurocup
2009 : vice-champion Eurocup Formule Renault 2.0
2010 : champion de Grande-Bretagne de Formule 3

À 20 ans, Jean-Éric Vergne vient de réaliser pratiquement la saison parfaite. Titré en Formule 3 britannique, l'un des championnats les plus côtés au plan international, Jean-Éric s'est essayé à la Formule Renault 3.5 et le moins que l'on puisse dire et que son arrivée n'est pas passée inaperçue. Début septembre à Hockenheim, le jeune Français s'est glissé sans complexe dans le cockpit d'une monoplace de l'écurie Tech 1 dans le cadre des World Séries by Renault. Vingt-deuxième sur la grille, cinquième à l'issue de la deuxième course, l'apprentissage s'est fait sur le mode fortissimo.

Plus tard dans le mois vint l'exploit. À Silverstone, un petit peu chez lui tout de même, Jean-Éric Vergne, quatrième au départ de la première course, remporte sa première victoire dans la catégorie pour sa troisième apparition. Certes, il aura fallu batailler avec l'Italien Guerrieri, déclassé après la course pour non-conformité technique, mais le résultat était là. Résultat confirmé dès le lendemain par un nouveau podium, sur la troisième manche cette fois.

L'histoire de Vergne, le jeune pilote prometteur, a commencé il y a pourtant bien longtemps : *« J'ai eu mon premier kart à l'âge de quatre ans, et mes premiers « chronos », je les ai effectués sur le circuit du Racing Kart Cormeilles en région parisienne, complexe géré par mon père. Les débuts en compétition se sont bien sûr effectués très tôt, à neuf ans en catégorie minime.*

En kart, ça a bien marché, et j'ai aligné les perfs et les titres : champion et vice-champion de France minime, vice-champion de France Rotax et, à l'international, vice-champion d'Europe ICA et vice-champion de France Formule A. Après, je suis passé à l'auto ».

Et là aussi, le succès est venu rapidement ?

Jean-Éric Vergne : Effectivement. J'ai remporté la Formule Campus à dix-sept ans pour ma première saison. Cela m'a permis de me faire

« On s'est fixé des buts, on s'est donné les moyens.

remarquer et d'intégrer la filière Red Bull. Sans cet encadrement, je pense qu'on n'aurait pas pu aller aussi loin depuis, car on n'aurait pas réussi à réunir les financements nécessaires.
En 2008, grâce à Red Bull donc, j'ai pu m'aligner en Formule Renault 2.0. Malgré une saison où les difficultés se sont accumulées, j'ai terminé cinquième et premier rookie. L'année suivante, pas évidente non plus, j'ai fini vice-champion d'Europe. Et chez Red Bull, on m'a demandé de piloter en F3 British championship.

Parti pour la grande aventure !
J-E.V. : Oh oui, et ça a été dur au début. Partir de chez moi, m'installer à l'étranger, travailler avec des gens différents. Mais tout s'est finalement bien passé, la preuve.
Le comportement des ingénieurs et mécaniciens français et britanniques n'est pas si différent que ça. Les Français restent sur place tant qu'ils n'ont pas résolu un problème, tout en travaillant à leur rythme. Les Anglais, eux, se fixent une limite horaire et travaillent en étant très concentrés, pratiquement sans parler. Et après… ils se libèrent. Je me suis adapté.

Quelle explosion cette saison 2010. Vous y attendiez-vous ?
J-E.V. : On s'est fixé des buts, on s'est donné les moyens. Après, avec du travail et du talent, il n'y a pas de raison pour que ça ne marche pas.

Quel horizon visez-vous maintenant ?
J-E.V. : En 2011, je m'alignerai en Formule Renault 3.5 en visant le titre. Après, on songera à la Formule 1, c'est le but.

Vous avez déjà une bonne connaissance des circuits européens. Avec des préférences ?
J-E.V. : Spa, je crois comme la grande majorité des pilotes. Et puis Silverstone, et Barcelone que j'adore.
Doué, sûr de lui et de son potentiel, Jean-Éric Vergne, membre de l'Équipe de France circuit, est une nouvelle confirmation du bien-fondé des opérations de la FFSA en matière de détection et d'accompagnement des jeunes talents.

Déjà en tests F1

Dans son approche de la Formule 1, Jean-Éric Vergne n'aura vraiment pas perdu de temps. Les 16 et 17 novembre, il participera à des tests F1 sur le circuit d'Abu Dhabi. Le pilote de Pontoise a déjà pris le volant cette année d'une F1 dans le cadre du Festival of Speed de Goodwood, mais il s'agissait d'une exhibition sur une monoplace de 2005. Cette fois, il sera jugé par le staff du team Red Bull F1 sur ses performances et le feed back communiqué aux ingénieurs de l'écurie. C'est une grande chance de s'affirmer qui se présente pour le pilote de l'Équipe de France karting, puis circuit depuis 2006.

LES ARMATURES DE SÉCURITÉ

Réalisé en collaboration avec le Service Technique de la FFSA, ce dossier est conçu pour **répondre aux interrogations que se posent très souvent les licenciés** eu égard à l'un des éléments cruciaux de leur voiture : l'armature de sécurité ou autrement dit, le fameux arceau.

Combien existe-t-il de types d'armatures de sécurité ?

→ Trois : le modèle dit 'Standard', l'armature homologuée Association Sportive Nationale (ASN, en l'occurrence la FFSA pour la France) et l'armature homologuée FIA.

→ **Texte de référence :** article 2, page 67 de la Réglementation Technique 2010.

Peut-on courir indistinctement avec ces trois types d'arceau ?

→ Oui et dans toutes les épreuves où la voiture considérée est admise à participer.

Qu'est-ce que l'arceau 'Standard' ?

→ Cet arceau ne nécessite pas d'homologation. Il ne sera donc demandé aucun document au concurrent lors des vérifications techniques.

Les commissaires techniques vérifieront simplement, dans l'ordre :

les fixations et leur qualité (ce type d'arceau est dit boulonné car il bénéficie d'un montage mécanique aux pieds) ;

le diamètre des tubes (minima): 50 x 2 mm ou 45 x 2,5 mm pour l'arceau principal ou les arceaux latéraux selon la construction et 40 x 2,0 mm ou 38 x 2,5 mm pour les autres parties de l'armature (voir tableau en page 46 de la Réglementation Technique 2010) ;

La qualité de la soudure des tubes. **Les soudures doivent être faites sur tout le périmètre du tube, sous peine de voir l'auto refusée au départ.**

L'adéquation en tous points par rapport à l'article 8 à 8.3 Équipements de sécurité pour les groupes A, N, B, SP (pages 28 à 46 de la Réglementation Technique 2010) et en premier lieu la position des tubes telle que définie par le règlement. Le type de matériau à utiliser est spécifié dans le tableau édité en page 46 de la Réglementation Technique 2010.

Ce type d'arceau peut être conçu par le concurrent lui-même ou acheté auprès des accessoiristes.

Dès lors où le concurrent souhaite diminuer le diamètre des tubes ou bénéficier d'une structure soudée, il devra équiper sa voiture d'une structure homologuée.

→**Conseil** : consulter la réglementation dans les détails et plus particulièrement se référer à l'année d'homologation du véhicule. Ainsi, par exemple, les armatures des voitures homologuées à partir du 01/01/2002, à l'image de la Renault Clio Ragnotti, doivent comporter deux entretoises diagonales d'arceau principal conformément au dessin 253-7 en page 34 de la Réglementation Technique 2010.

Qu'est-ce que l'arceau homologué ASN ?

→Ce type d'arceau doit bénéficier d'une homologation émanant d'une ASN (la FFSA pour la France, l'ONS pour l'Allemagne, le RAC/MSA pour l'Angleterre...). Il doit se conformer au document 'Règlement d'homologation pour les armatures de sécurité', disponible auprès du Service Technique de la FFSA. Ce document comprend notamment des feuilles de calculs et des données chiffrées (diamètre et épaisseur des tubes, résistance à la traction…). La FFSA transmet ensuite le dossier complet à l'APAVE (un organisme de contrôle) qui valide ou non la demande. Si l'APAVE accorde son quitus, la structure de sécurité fait alors l'objet d'une fiche d'homologation.
Composée de trois feuillets dont un comportant des photos, cette fiche doit impérativement être présentée aux vérifications techniques préliminaires.

Qu'est-ce que l'arceau homologué FIA ?

→Ce type d'arceau est associé à la fiche d'homologation FIA de la voiture considérée. Il doit en effet faire l'objet, à la demande du constructeur de la voiture, d'une variante-option (dite VO) en complément de la dite fiche homologuée par la FIA. Cette fiche VO (globalement similaire à une fiche d'armature ASN) devra être présente dans la fiche d'homologation de la voiture et naturellement être présentée aux vérifications techniques préliminaires.

Existe-t-il des cas particuliers ?

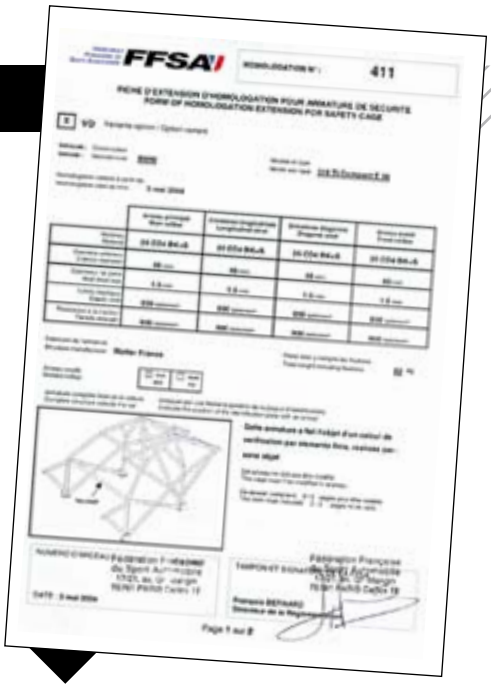
→Oui. Les véhicules homologués en R2 et R3 doivent être équipés soit d'un arceau intégré dans la fiche Groupe R, soit d'un arceau homologué par le constructeur auprès d'une ASN (Réglementation Technique 2010, page 126).
Pour les voitures suivantes, l'armature doit obligatoirement être homologuée par la FIA : Super 1600, Super 2000, Super 2000 Rallye et World Rally Car (Réglementation Technique 2010, page 28, article 8.1 Généralités).

Y-a-t-il des exceptions ?

Pour les véhicules valides en FIA, tout arceau homologué ASN ou FIA, aucune modification ne peut être apportée sous peine de rendre l'arceau caduque.
Pour les véhicules homologués dans un Groupe reconnu uniquement par la FFSA (F2000, GT de Série, T2F), des modifications peuvent être apportées uniquement s'il elles font l'objet d'une Note France dans le livret Technique FFSA.

L'arceau nécessite-t-il un entretien particulier ?

→Non.


FFSA
411

RÉGULARISATION
Exemple de fiche d'homologation qui doit être présentée aux vérifications techniques.

Les arceaux ont-ils une durée de vie limitée ?

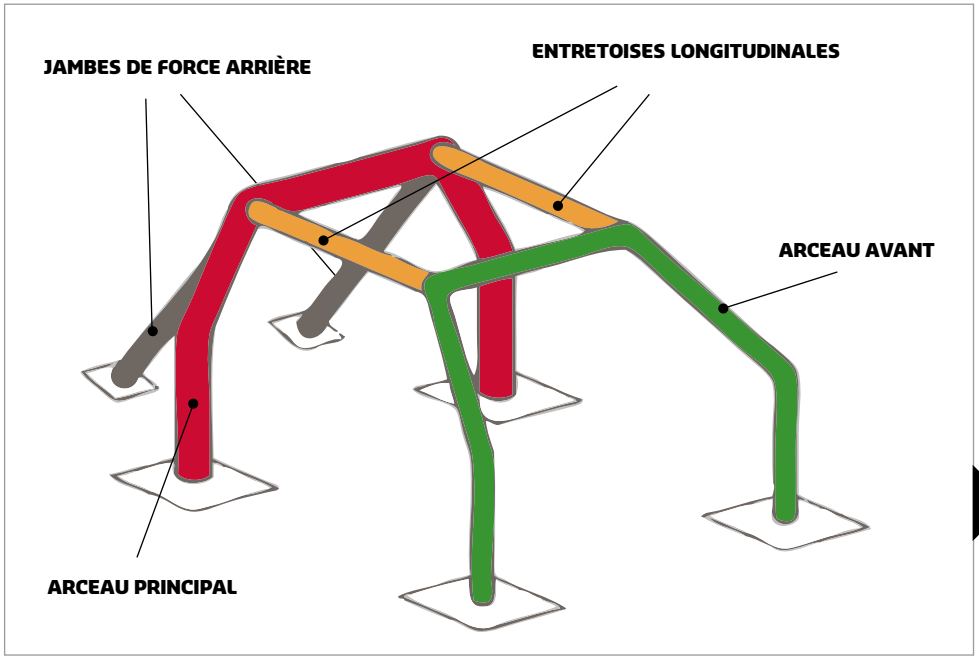
→Non, ils sont a priori conçus jusqu'à la disparition du véhicule.

Que se passe-t-il en cas de choc ?

→Concernant un arceau dit Standard, toute modification observée suite à un accident (déformation, pliure, cassure...) entrainera le refus de prendre part à une compétition.
Concernant les arceaux homologués ASN ou FIA, la procédure sera identique, mais toute réparation éventuelle ne pourra être effectuée que par le constructeur ou avec l'approbation de celui-ci.

Comment faut-il positionner le tube transversal (placé derrière le pilote et le copilote) pour le montage éventuel du système HANS ?

→Si la réglementation technique (page 54) préconise un angle de harnais compris entre 10 et 20° par rapport à l'horizontal, le Service Technique FFSA conseille à chacun d'adapter le montage en fonction de la morphologie et du confort des utilisateurs.



STRUCTURE DE BASE
La structure de base doit être composée de l'une des façons suivantes : 1 arceau principal + 1 arceau avant + 2 entretoises longitudinales + 2 jambes de force arrière.

DEVENIR **ENTRAÎNEUR SPORTIF**

Pour l'Auto Sport Academy, le centre de formation de la FFSA, 2010 aura été l'année d'inauguration d'un **tout nouveau diplôme** : le DE JEPS Perfectionnement sportif 'Sport Automobile'. À ce jour, l'institution fédérale est la seule à proposer cette formation.

Il s'agit d'un Diplôme d'État permettant la conduite de séances de perfectionnement sportif et d'entraînement à la compétition. Le but étant de proposer des compétences allant au-delà de l'enseignement du pilotage -comme peut le faire un titulaire du BP JEPS- en offrant une ouverture vers des domaines plus larges tels que la préparation physique ou encore mentale, la diététique… mais aussi vers la formation de cadres techniques. Le DE JEPS permet donc d'accéder à un niveau supérieur d'encadrement, de préparer au métier d'entraîneur sportif chargé de coordonner un projet de haut niveau autour de l'athlète. L'entraîneur est lui-même un sportif de haut niveau, mais il doit également être un enseignant qui maîtrise les processus d'apprentissage et sait les transmettre grâce à un programme d'entraînements, selon un rythme, une progression et une intensité adaptés, destiné à augmenter les performances.

Quinze candidats composaient la première promotion : deux pour la mention rallye, trois pour la mention karting et dix pour la mention circuit dont Jean-Philippe Belloc qui partage ici son expérience : *« J'avais le choix entre le BP ou le DE et j'ai trouvé ce dernier beaucoup plus complet. J'ai déjà travaillé auprès d'écoles de pilotage, encadré des groupes, ce que couvre la formation BP, mais à vrai dire, je voulais aller plus loin, travailler au plus près de la course automobile et surtout approfondir des thèmes comme la préparation physique ou encore mentale que j'ai certes abordés dans ma carrière, mais là il s'agit plus de les formaliser. L'équipe encadrante est très qualifiée et le fait d'être une promotion réduite nous a permis de confronter nos expériences pour en tirer le meilleur et acquérir une vraie méthode de travail. Je pense surtout que je vais gagner du temps,*

> « Le DE JEPS permet donc d'accéder à un niveau supérieur d'encadrement.

DIPLÔMÉ

Champion de France de Formule Renault, de Formule 3 dans les années 90 et de GT en 2001, Jean-Philippe Belloc est l'un des premiers lauréats du nouveau DE JEPS. Les prochaines sélections pour intégrer cette formation se tiendront début 2011.

notamment en termes de pédagogie. On connaît bien les phénomènes qui entourent ce sport, mais on ne sait pas toujours les expliquer or désormais, je vais pouvoir transmettre cela, en m'appuyant certes sur mon vécu, mais en ayant les clés pour être vraiment efficace et répondre au mieux aux différents besoins de la personne que j'aurai en face de moi. Une chose est sûre, je suis vraiment ravi de cette formation qui, en termes de perspectives professionnelles me permet d'élargir vraiment mes compétences en la matière et je ne regrette pas du tout, j'ai appris énormément. Maintenant, l'idée est de l'avoir mon DE ! Finalement, je dirais que le plus dur est de se remettre dans le bain de « l'école » : réviser les cours, rédiger un mémoire, la pression des examens… Tout cela n'est pas évident, mais il faut bien en passer par là ! »

Les prochaines sélections pour intégrer cette formation, qui se déroule en alternance et s'étale sur 10 mois, se tiendront les 17, 18 et 19 janvier au Mans. Le candidat doit être détenteur du BP JEPS dans la spécialité donnée avec deux ans d'expérience ou doit justifier cinq années d'expérience dans la mention et satisfaire aux tests techniques.

→ **RENSEIGNEMENTS**

02 43 78 93 10
moniteurs@asacad.com

SOUS-VIRAGE ET SUR-VIRAGE

Le sous-virage est une perte d'adhérence du train avant (« perdre l'avant, tirer tout droit »). Le sur-virage est une perte d'adhérence du train arrière (« glisser de l'arrière, faire un travers, enrouler le virage »). Les expressions qui les caractérisent font partie du **vocabulaire de tout pilote.** Sébastien Ménard, instructeur à l'Auto Sport Academy, nous en décortique le fonctionnement.

Plusieurs paramètres sont à l'origine de ces phénomènes. Pour le sous-virage : vitesse d'entrée trop importante dans le virage, trop d'angle volant ou vitesse de braquage inadaptée, trop ou pas assez de frein, freinage dégressif mal effectué, accélération mal dosée, timing non respecté... et c'est l'écart de trajectoire.

Perte de temps, dégradation rapide des pneus, sortie de route... Les conséquences peuvent être nombreuses.

Prenons un exemple : le pilote arrive dans un virage humide avec une traction puissante, il accélère très tôt, trop tôt ! Car pas encore en mesure de commencer à débraquer. Les roues patinent, les pneus avant ne dirigent plus le véhicule, la voiture « tire » tout droit comme poussée par le train arrière, le pilote tourne encore plus le volant pour essayer de faire tourner la voiture qui continue sa course vers le bas côté, il écrase la pédale de frein et bloque les roues, la voiture garde sa ligne et sort de la route... C'est le sous-virage.

UN TRANSFERT TROP CHARGÉ !

→ Que s'est-il passé ?

En freinant, le transfert de charge obtenu, a « chargé » le train avant et ainsi augmenté l'adhérence des roues avant, intéressant pour prendre un virage !

- Soulager les freins trop tôt a, à l'inverse, basculé du poids sur les roues arrière et rendu le train avant moins performant.
- L'accélération anticipée et trop prononcée, en plus d'accentuer le transfert de charge vers l'arrière, a généré du patinage ou au minimum une perte d'adhérence des pneus avant et notamment du pneu extérieur. Incapable d' « encaisser » les contraintes transversales (force centrifuge) et les contraintes longitudinales (couple moteur), l'adhérence du pneumatique est saturée et celui-ci ne peut plus diriger le véhicule.
- Le braquage rajouté par le pilote pour essayer de négocier le virage accentue encore la charge transversale, le pneu déjà saturé perd encore plus l'adhérence.
- Le pilote essaie de limiter les dégâts en freinant, soumis à une forte émotion, il lui est difficile de mettre de la technique en place à ce moment-là, il freine très fort, trop fort... le pneumatique, déjà en perte d'adhérence, bloque immédiatement.

TECHNIQUE
Le sous-virage et le sur-virage font partie des bases du pilotage sportif. Pour bien gérer ces paramètres, un apprentissage dans les règles est fortement recommandé.

On a tous vécu cette situation au moins une fois en course ou au quotidien (sur faible adhérence par exemple).

→ La ou les solutions pour enrayer le sous-virage ?

Soulager très tôt l'accélérateur, dès la détection du problème (une bonne position de conduite et un bon calage pied gauche est primordiale pour que le bassin soit en mesure de rapidement ressentir cette perte d'adhérence), ne pas rajouter d'angle au volant voire en enlever, exercer une légère pression sur la pédale de frein pour tenter de redonner de l'adhérence au train avant en créant un léger transfert de charge et surtout, pour bien effectuer toutes ces actions, regarder où l'on veut aller, et pas là où on a peur de finir...

L'ARRIÈRE VEUT PASSER DEVANT !

Nous reprenons l'exemple développé plus haut, cette fois le pilote a parfaitement négocié l'entrée du virage, le train avant est parfaitement sur la trajectoire, mais l'arrière commence à « enrouler », le train arrière glisse, le pilote contre-braque et conserve son pied sur le frein... L'auto part en tête à queue. C'est un exemple de sur-virage.

→ Que s'est-il passé ?

Le pilote a effectué un freinage dégressif afin de « placer » l'auto, mais également pour finir de la freiner en entrée de virage. Au vu des conséquences, le freinage n'a pas été assez dégressif (assiette de l'auto trop piqueuse et train arrière trop allégé), le coup de volant a pu être aussi trop incisif, déséquilibrant ainsi la voiture. Le pilote contre-braque alors que la voiture glisse, ne soulage pas les freins, l'arrière continue à glisser avec comme point de pivot, le train avant, pour aller jusqu'au tête à queue.

→ La ou les solutions pour enrayer le sur-virage ?

Le pilote était plutôt sur la bonne voie en entrée de virage. Nous avons parlé du frein pas suffisamment dégressif associé à un coup de volant sans doute trop franc. L'auto glisse légèrement, se place ! trop ? Notre pilote est au volant d'une traction rappelons le, accélérer franchement aurait permis de redonner de l'adhérence au train arrière mettant fin à cette dérive, garder les roues braquées vers la sortie du virage tant que l'angle pris par la voiture n'est pas excessif (sinon contre-braquer brièvement, mais gare à la reprise d'adhérence !) et utiliser l'accélérateur pour diriger la voiture en générant même du patinage si nécessaire. Le sous-virage devient alors notre allié !
La même situation au volant d'une propulsion, à l'inverse, aurait demandé au pilote un contre-braquage anticipé et, en fonction de l'adhérence et de la vitesse, une phase d'attente ou de légère accélération afin de remettre du poids sur le train arrière et donc de l'adhérence. Pendant l'exécution de toutes ces actions, regarder vers la sortie du virage pour pouvoir anticiper.

QUESTIONS D'ÉQUILIBRE

→ La ou les solutions pour négocier un virage en course

Adapter sa vitesse d'entrée dans le virage aux conditions d'adhérence, en utilisant le frein. Avoir fini de rétrograder avant de commencer à braquer, effectuer un freinage dégressif adapté pour donner de l'adhérence au train avant et limiter l'adhérence du train arrière afin de « placer » le véhicule, adapter la transition frein/accélérateur aux conditions et rayon du virage, reprise des gaz adaptée (totale ou progressive) et coordonnée au débraquage... sont autant de paramètres au dosage subtil qui nécessite beaucoup d'apprentissage pour être parfaitement exécuté le jour J.

> « Une des solutions pour enrayer le sous-virage consiste à soulager l'accélérateur dès la détection du problème.

SÉBASTIEN MÉNARD
PILOTE-PÉDAGOGUE

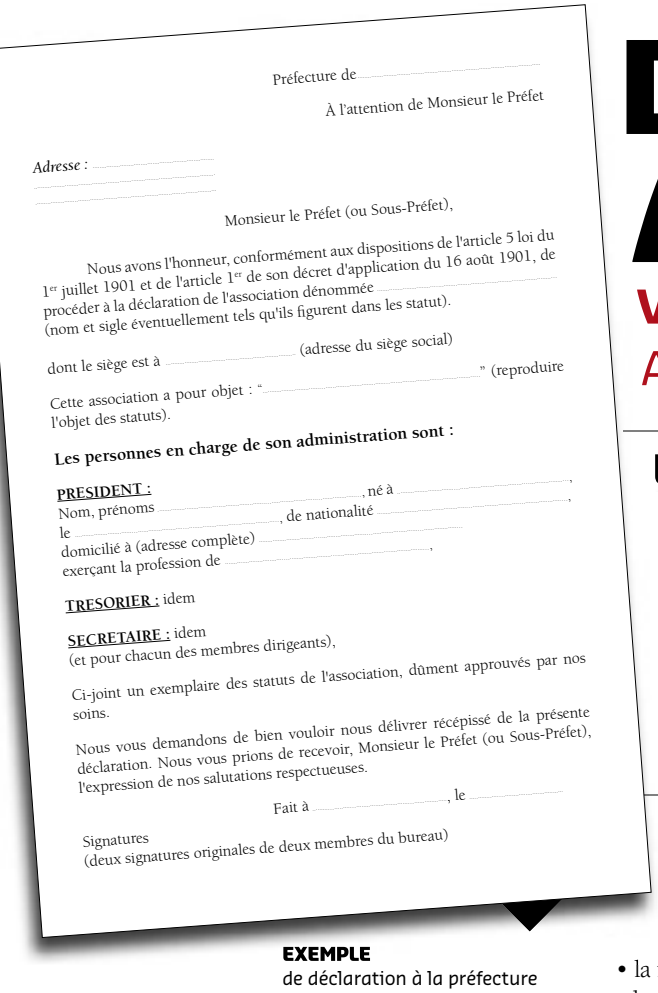
Titulaire du BP JEPS mention sport auto « perfectionnement » et « rallye », Sébastien Ménard a créé la structure Rallye Training Concept établie sur le circuit d'Essay dans l'Orne. On y pratique un apprentissage très poussé du pilotage rallye, ce que viennent d'ailleurs découvrir pas mal de pilotes de circuit. L'enseignement, chez RTC, c'est du haut de gamme.

Sébastien Ménard a pratiqué toutes les spécialités depuis 1993 : rallye, côte, slalom. Et s'est constitué un joli palmarès avec notamment sept victoires de groupe en Finale de la Coupe de France des slaloms au volant successivement d'une Honda Integra, d'une 309 GTI16 et d'une Clio RS. En 2006, il a aussi remporté le groupe N de la Finale de la Coupe de France de la Montagne sur une Mitsubishi Lancer Evo 7. La même année, il a raflé deux victoires de groupe au Mont-Dore et à Limonest. Au cours des deux saisons 2007 et 2008, il a collectionné dix-huit podiums en rallye (Clio et Escort Cosworth), ainsi que des qualifications à la Finale de la Coupe de France. Autrement dit, « il sait de quoi il parle ».

DOSSIER ASSOCIATION

VOLET 1 : LA CRÉATION D'UNE ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE

La presque totalité des clubs sportifs recensés en France (150 000 à 180 000 selon les enquêtes), se réfère au modèle associatif. Le régime juridique des associations sportives est donc, pour l'essentiel, celui découlant de la loi du 1er juillet 1901. France Auto vous présente le **premier volet d'une série de dossiers** consacré aux Associations Sportives Automobiles.



Préfecture de .....

À l'attention de Monsieur le Préfet

Adresse : .....

Monsieur le Préfet (ou Sous-Préfet),

Nous avons l'honneur, conformément aux dispositions de l'article 5 loi du 1er juillet 1901 et de l'article 1er de son décret d'application du 16 août 1901, de procéder à la déclaration de l'association dénommée ..... (nom et sigle éventuellement tels qu'ils figurent dans les statut).

dont le siège est à ..... (adresse du siège social)

Cette association a pour objet : "....." (reproduire l'objet des statuts).

Les personnes en charge de son administration sont :

PRESIDENT :
Nom, prénoms ....., né à .....,
le .....,
domicilié à (adresse complète) .....
exerçant la profession de .....,

TRESORIER : idem

SECRETAIRE : idem
(et pour chacun des membres dirigeants),

Ci-joint un exemplaire des statuts de l'association, dûment approuvés par nos soins.

Nous vous demandons de bien vouloir nous délivrer récépissé de la présente déclaration. Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Préfet (ou Sous-Préfet), l'expression de nos salutations respectueuses.

Fait à ....., le .....

Signatures
(deux signatures originales de deux membres du bureau)

EXEMPLE
de déclaration à la préfecture

Les associations sportives ne présentent pas de particularités d'organisation et de fonctionnement en comparaison des associations œuvrant dans d'autres secteurs d'activités. Cependant, ces associations se devront de respecter certaines règles particulières si elles entendent participer à des compétitions et manifestations organisées ou autorisées par une fédération sportive ou si elles souhaitent bénéficier d'aides des collectivités publiques pour financer leurs activités.

La première partie de cette étude sera donc consacrée à la présentation des règles générales applicables à la création de n'importe quelle association qu'elle soit sportive ou non. La seconde partie (dans le prochain numéro de France Auto) exposera les dispositions particulières issues du code du sport et de la réglementation fédérale auxquelles sont soumises les associations qui souhaitent organiser des manifestations de sport automobile ou de karting.

L'association est la convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leur activité dans un but autre que de partager des bénéfices. Elle est régie, quant à sa validité, par les principes généraux du droit applicables aux contrats et obligations (article 1er de la loi 1901).

→ Les fondateurs d'une association se doivent de respecter un certain formalisme et plusieurs étapes :

- la rédaction des statuts (I)
- la réunion d'une assemblée générale constitutive (II)
- la déclaration de l'existence de l'association (III)
- l'enregistrement des noms, sigles, marques et noms de domaine (IV).

Le respect de cette procédure permet à l'association d'acquérir une personnalité juridique propre avec des droits ainsi que des obligations.

I. L'ASSOCIATION LOI 1901 RÉGIE PAR SES STATUTS

Un groupe de personnes ayant un projet commun se réunit afin de constituer une association. La première étape est alors de **rédiger des statuts** qui fixent les règles de son fonctionnement, les rapports entre les membres et avec les tiers, les pouvoirs dévolus à chaque organe, etc.

Les statuts pourront être complétés par un **règlement intérieur**. Ce règlement intérieur apporte des points de précision sur des thèmes pouvant faire l'objet de modifications fréquentes tel que le montant de la cotisation annuelle par exemple.

Les dispositions essentielles concernant le fonctionnement de l'association ne doivent pas être insérées dans le règlement intérieur, mais obligatoirement dans les statuts.

Le règlement n'a pas à être déposé en préfecture contrairement aux statuts. Il a la même force que les statuts à la condition qu'il ne leur soit pas contraire.

Les fondateurs d'une association peuvent solliciter leur Préfecture afin qu'elle leur communique un modèle de statuts comprenant les clauses essentielles. Ce texte peut être ensuite complété par les fondateurs qui disposent d'une grande liberté quant au contenu de leurs statuts afin que ceux-ci s'adaptent au mieux au fonctionnement de l'association.

Pour les associations qui souhaitent se rattacher à une fédération sportive, cette liberté est très encadrée et les statuts devront répondre à des contraintes d'ordre réglementaire (statuts obligatoires notamment – Cf. DEUXIEME PARTIE). Les fondateurs pourront alors soit choisir les statuts proposés par leur Préfecture et procéder ensuite à leur modification afin de les rendre conformes avec les exigences fédérales, soit choisir, dès le départ, d'adopter les statuts proposés par la fédération sportive.

II. L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE CONSTITUTIVE

L'assemblée générale constitutive est composée de toute personne physique ou morale que le ou les fondateurs ont pris l'initiative de convoquer. En général, les fondateurs ne convoqueront que les seules personnes qui – ayant eu connaissance

du projet de statuts - sont susceptibles de donner leur consentement et d'être partie prenante du contrat d'association.
Aucune disposition réglementaire ne régit les assemblées générales constitutives, elles ne peuvent non plus obéir à des dispositions statutaires qui n'ont encore aucune existence et donc aucune force juridique. Dès lors, une telle assemblée suppose de respecter un certain formalisme :

- convocation de toutes les parties (les fondateurs),
- élaboration et discussion des clauses des statuts,
- adoption par vote de ceux-ci,
- désignation des dirigeants,
- établissement et signature d'un procès-verbal d'assemblée générale constitutive.

Le procès verbal de cette assemblée doit comporter la date et le lieu de la réunion, le nom des participants, les décisions adoptées et la désignation des personnes chargées de l'administration et de la gestion du groupement.

III. LA DÉCLARATION D'EXISTENCE

Une association non déclarée est parfaitement légale. Cependant, seules les associations déclarées acquièrent une capacité juridique qui permet notamment à l'association d'effectuer des opérations bancaires et de bénéficier de subventions publiques.
Rendre publique une association implique deux formalités :

- la déclaration à la préfecture ou à la sous-préfecture,
- la publicité de cet acte par une insertion au Journal Officiel.

3.1 La déclaration à la préfecture

La déclaration doit être déposée ou adressée par lettre recommandée :

- à la préfecture du département ou à la sous-préfecture de l'arrondissement où l'association a son siège social
- à la préfecture de police, lorsque l'association a son siège à Paris.

Lorsque l'association a son siège social à l'étranger, la déclaration préalable sera faite à la préfecture du département où est situé le siège de son principal établissement.

Les pièces à fournir sont :

1. Une déclaration précisant :
- le titre de l'association, exact et complet, suivi du sigle s'il y a lieu;
- son objet ;
- l'adresse de son siège social ;
- les nom, profession, domicile et nationalité de ceux qui, à un titre quelconque, sont chargés de son administration.

2. Un exemplaire des statuts, sur papier libre, datés et signés par deux au moins de ses fondateurs ou administrateurs.

3. Une attestation justifiant l'établissement du siège social (accord écrit du propriétaire, du locataire ou du responsable des lieux, ou copie du bail établi au nom de l'association, s'il y a lieu).

L'administration est tenue de délivrer un récépissé daté et signé de la déclaration, dans un délai de cinq jours à compter du jour où la déclaration de constitution a été régulièrement effectuée.

3.2. Insertion au Journal Officiel

Le formulaire destiné à la publication au Journal Officiel peut être joint au dossier de déclaration. **L'insertion doit être réalisée dans le mois qui suit la déclaration,** sur production du récépissé.
En règlement du coût forfaitaire de la publication au Journal Officiel, adresser un chèque de **44 euros** (tarifs 2010) à l'ordre de :
Direction des Journaux Officiels
26 rue Desaix
75727 PARIS Cedex 15

IV. L'ENREGISTREMENT DES NOMS, SIGLES, MARQUES ET NOMS DE DOMAINE

Une fois déclarée au Journal Officiel, l'association bénéficie d'un **droit exclusif sur son nom et son sigle.**
Le nom peut être choisi librement par les fondateurs, mais doit respecter certaines contraintes :

- interdiction d'utiliser certains termes tels que « fondation », « mutuelle », « artisan », « fédération française de »…
- interdiction d'utiliser le nom patronymique d'un tiers sans son accord,
- le nom ne doit pas induire en erreur sur la nature de l'activité du groupement,
- la dénomination doit être originale, c'est-à-dire pas trop banale ou usuelle,
- interdiction d'utiliser une dénomination portant à confusion, identique ou similaire à celle pour laquelle une autre association a un droit exclusif.

Les associations qui souhaitent se rattacher à une fédération sportive devront en outre respecter les contraintes imposées par cette fédération en termes de choix de dénomination (Cf. DEUXIEME PARTIE).

En toute hypothèse, il est recommandé aux fondateurs de vérifier que le nom envisagé n'est pas déjà utilisé soit à titre de dénomination sociale par une autre association ou soit à titre de marque (pour les marques : se rapprocher de l'INPI -Institut National de la Propriété Industrielle).
De plus, les fondateurs peuvent déposer le nom de l'association comme **« marque »** afin de protéger les produits et services qu'elle propose.
La marque revêt plusieurs formes : une dénomination, un élément figuratif (dessin), un élément sonore.
La marque doit présenter un caractère distinctif, ne doit pas comporter d'éléments trompeurs ou interdits par la loi et elle doit être disponible.
Les conditions d'enregistrement de cette marque par l'INPI sont prévues à l'article L.712-2 du code de la propriété intellectuelle qui impose notamment que la demande comporte le modèle de la marque et l'énumération des produits ou services auxquels elle s'applique.
Enfin, si l'association possède son site Internet, les fondateurs devront procéder à l'enregistrement du **nom de domaine.**

Le premier déclarant est le premier possesseur du nom de domaine mais il est plus prudent d'enregistrer son nom de domaine à titre de marque afin d'éviter toute contestation future.

→ Cet article a été réalisé à partir des sources et supports suivants :

- *Code du Sport* édition 2010, Dalloz.
- *Jurisassociation - Créer son association : comment procéder, étape par étape.*
- *Statuts et fonctionnement de l'association*, Le juri'guide, Juris Editions.
- *Conseilasso.fr* - Centre de Ressources Vie Associative

→ Pour plus d'informations :

- *Loi du 1er juillet 1901* relative au contrat d'association reprise par le *Code du Sport* - page 835.
- Article L.712-2 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle
- www.inpi.fr
- Journal Officiel - Direction de l'information légale et administrative, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
accueil commercial : 01 40 58 79 79
Internet : www.journal-officiel.gouv.fr

LA FFSA RÉPOND
À VOS QUESTIONS

Cette rubrique qui vous est totalement dédiée, vous permet de **poser toutes les questions de votre choix** à votre fédération.

Lors d'une course, peut-on me tenir pour responsable des agissements de mes mécaniciens ?

Franck B., licencié concurrent conducteur, pratique la course de côte

→ **Texte de référence :** article 123 du Code Sportif International (pages 73 et 74) : responsabilité commune du concurrent et du conducteur qui stipule : *« Le signataire de l'engagement sera responsable des agissements et des omissions de son conducteur, de son mécanicien ou de ses passagers : en outre, chacun de ces derniers sera également responsable de toute infraction au présent Code ou au règlement national de l'ASN intéressée. »*

→ **La FFSA** : l'article ci-dessus mentionné ne laisse subsister aucune ambiguïté en la matière. Oui, vous pouvez être tenu pour responsable du comportement de vos mécaniciens et donc en cas d'infraction être vous-même sanctionné. L'éventuelle sanction est du ressort du Collège des Commissaires Sportifs qui, après instruction du dossier sur la base de rapport(s) lui ayant été transmis et audition éventuelle du signataire de l'engagement, statuera en fonction de la gravité des faits.

L'ASA que je préside a organisé un rallye régional en octobre dernier. Parmi les concurrents forfaits, j'ai noté qu'un équipage avait finalement participé à une autre épreuve le même week-end. De quel recours puis-je disposer ?

Alain R., Président d'ASA

→ **Texte de référence :** article 124 du Code Sportif International (page 74), interdiction de substituer une compétition à une autre , qui stipule : *« tout concurrent qui, s'étant engagé, ou tout conducteur qui, ayant accepté de conduire dans une compétition internationale ou nationale, n'y prend pas part et participe à une compétition organisée le même jour à un autre endroit sera suspendu (retrait provisoire de licence), à partir du commencement de cette dernière compétition et pour un temps qui sera fixé par l'ASN intéressée.*
Si les deux compétitions ont lieu dans des pays différents, un accord devra intervenir sur la pénalité à prononcer, entre les deux ASN intéressées. Si ces deux ASN ne se mettent pas d'accord, la question sera soumise à la FIA, dont la décision sera définitive. »

→ **La FFSA** : la règlementation est claire et précise. En supposant que les deux compétitions auquel l'équipage 'indélicat' vis-à-vis de votre ASA se soient déroulées en France, nous vous invitons à adresser directement un courrier au Pole Juridique de la FFSA. Nous vous conseillons de joindre à votre envoi, une copie de l'engagement considéré et la liste des admis au départ de l'épreuve à laquelle l'équipage incriminé a effectivement participé. Après instruction du dossier par les services compétents, l'équipage pourra être traduit devant la Commission de Discipline de la FFSA qui statuera.

Je participe à un Championnat de France où 6 résultats sont retenus et un est décompté. J'ai été exclu d'un meeting en début de saison, ce résultat nul peut-il être comptabilisé pour le classement final ?

Aline C., pilote de circuit

→ **Document de référence :** article III Championnats et Coupes – A. Généralités (page 9). Cet article précise que : *« dans le cas où un pilote est exclu lors d'une épreuve comptant pour un Championnat, Coupe de France ou Série de la FFSA, le Collège des Commissaires Sportifs ou la FFSA pourra décider de compter cette épreuve comme un résultat nul obligatoire (exemple : si les 6 meilleurs résultats doivent être retenus, le concurrent sanctionné marquera ses 5 meilleurs résultats et un résultat avec 0 point). Cette décision devra être notifiée au concurrent. »*

→ **La FFSA** : selon les termes de l'article ci-dessus, il aurait pu vous être effectivement imposé. En tous les cas, si le Collège des Commissaires Sportifs ne l'a pas stipulé dans la notification d'exclusion qui vous a été remise à l'issue de votre audition ou si vous n'avez rien reçu de la part de la FFSA, ce résultat ne sera pas pris en compte lors de l'établissement du classement final du Championnat de France auquel vous participez.

→ VOUS AVEZ DES QUESTIONS ?

N'hésitez pas, transmettez-les par mail à la rédaction de France Auto à l'adresse suivante : **gcolin@ffsa.org**

HISTOIRE VRAIE À MÉDITER

L'organisateur d'un Rallye, pour éventuellement assurer une mission de dégagement du parcours, fait appel au partenariat d'un dépanneur qui répond, gracieusement, présent et confie son véhicule à un employé qui bénévolement assure cette permanence un jour de congés.
Durant l'Épreuve Spéciale, le pilote d'une voiture historique d'une valeur certaine tombe en panne et reste immobilisé au bord de la route. À l'issue de la course, ce pilote demande au dépanneur de bien vouloir transporter sa voiture jusqu'à un garage. Aucun accord de transaction n'est conclu.
Le dépanneur sympathique veut bien rendre service et charge la voiture en panne…
L'équipage prend place dans la cabine aux côtés du chauffeur. En cours de route, la voiture, mal arrimée, saute la cale positionnée contre une roue et tombe sur la route avant d'aller terminer sa course contre un rocher. Heureusement personne n'est heurté…
Là commencent les problèmes : quelle responsabilité est engagée ?

- Celle de l'organisateur qui n'est pas concerné ?
- Celle du dépanneur, volontaire, qui n'effectue pas une prestation rémunérée ?
- Celle du Concurrent qui a demandé une faveur ?

Très souvent, les concurrents accidentés ou en panne sollicitent les moyens mis en place pour une toute autre mission…
C'est après l'accident que l'on regrette… Le service d'accord, mais si tout se passe bien !

Rappel
Article 7.5.17.3 du Règlement standard des rallyes : *« Si l'organisateur a prévu des dépanneuses ou d'autres moyens (4 x 4, appareils de levage, etc), ces moyens seront utilisés uniquement dans le seul but de libérer la route de course si celle-ci est totalement obstruée. Il n'y a aucune obligation pour l'organisateur et/ou pour la direction de course à évacuer des voitures des concurrents quand le passage, même au ralenti, même dans les bas côtés, est possible. En aucun cas, l'organisateur n'a à prévoir le dépannage des concurrents. »*

AVEC LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

TOI AUSSI...

NOUVEAU CHAMPIONNAT DE FRANCE F4 DÈS 2011

...DÉBUTE À L'AUTO SPORT ACADEMY

ET DEVIENS CHAMPION DE FRANCE EN MONOPLACE

1 ENCADREMENT - 14 COURSES - 50.000 € HT LA SAISON

Sélections permanentes au Mans - Infos : +33 (0)2.43.43.61.00
www.autosportacademy.com

AUTO SPORT ACADEMY BY FFSA

TOTAL · Sarthe · Le Mans Métropole · Région PAYS DE LA LOIRE · RENAULT · MICHELIN

DÉCISIONS

TRIBUNAL D'APPEL DU 19/03/10

Appel Arno Santamato c/ décision Commission de Discipline du 6/01/10

Le Tribunal d'Appel Disciplinaire de la FFSA, dans sa séance du 19/03/10, présidé par M. Jacques Le Gal, assisté par Mrs Jacky Jung et Pierre Moindrot, en qualité d'assesseurs. Également présentes : Mme Marie-Laure Gervais, représentante FFSA et Mme Chantal Antico, secrétaire de séance.

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Lors des Rencontres Peugeot Sport qui se déroulent sur le circuit Le Mans Bugatti les 6 et 7/11/09, à l'arrivée de la course 2 de la THP Spider Cup, le concurrent-conducteur du véhicule n°20, M ; Arno Santamato, agresse physiquement et verbalement le concurrent-conducteur du véhicule n°21, M. Frédéric Lajoux, nécessitant l'intervention des commissaires de piste.
M. Olivier Desne, Chef du poste 0, témoin des faits établit un bref rapport qu'il transmet à la Direction de Course le 7/11/09 à 11h05 et un second rapport circonstancié qu'il transmet à la Direction de Course à 11h50.
Le Collège des Commissaires Sportifs, après avoir pris connaissance de ces rapports, convoque les deux pilotes afin de les entendre sur les faits rapportés par M. Olivier Desne.
Après avoir auditionné les deux pilotes, le Collège des Commissaires Sportifs décide d'exclure du meeting le concurrent-conducteur du véhicule n°20, M. Arno Santamato, et d'introduire une demande de sanction disciplinaire à son encontre pour agression physique caractérisée sur le concurrent-conducteur n°21. Le Collège des Commissaires Sportifs spécifie sur la notification de cette décision *« le concurrent n°20 a reconnu les faits et a présenté ses excuses »*.
Le Collège des Commissaires Sportifs notifie cette décision au concurrent-conducteur du véhicule n°20, M. Arno Santamato, le 7/11/09 à 14h40 ; ce dernier n'utilise pas son droit d'appel sportif devant le Tribunal d'Appel National.
Après avoir instruit le dossier, la FFSA convoque, par lettre RC/AR en date du 22/12/09, M. Arno Santamato à comparaître devant la commission de discipline du 6/01/10 ainsi que Mrs Frédéric Lajoux et Olivier Desne en qualité de témoins.
La Commission de Discipline du 6/01/10, après avoir pris acte de l'absence excusée de Mrs Frédéric Lajoux et Olivier Desne pour raisons professionnelles, et de l'absence non excusée de M. Arno Santamato, décide d'infliger à M. Arno Santamato une suspension de toutes licences d'une durée de 24 mois dont 12 mois assortis du sursis, sur le fondement de l'article 2bis.4 du Règlement Disciplinaire de la FFSA.
Par lettre recommandée avec accusé de réception et par courriel en date du 28/01/10, M. Arno Santamato précise alors qu'il vient seulement d'être informé par M. Labat, Président de l'ASK Brétigny de sa convocation devant la commission de discipline dans la mesure où sa maison était en travaux et que les ouvriers avaient oublié de lui transmettre le courrier AR ; que ces informations sont confirmées par un courrier de l'ASK Brétigny, daté du même jour qui lui a conseillé de joindre les services de la FFSA ;
La décision de la commission de discipline est adressée à M. Arno Santamato par lettre recommandée AR en date du 8/02/10, laquelle lui a été notifiée le 9/02/10. Par lettre recommandée et par courrier simple en date du 9/02/10, M. Arno Santamato fait part de sa volonté de faire appel de cette décision.
À titre exceptionnel, et compte tenu des circonstances, la FFSA a accepté de convoquer de nouveau M. Olivier Desne, commissaire Chef de Poste ainsi que M. Frédéric Lajoux, en qualité de témoins.

LE TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE

Vu la Réglementation du Guide Licences 2009 ;
Vu le Règlement Disciplinaire FFSA 2009 ;
Vu la décision de la Commission de Discipline de la FFSA en date du 6/01/10 ;
Vu la lettre d'appel de M. Arno Santamato du 9/02/10 ;
Après avoir pris acte de l'absence excusée de Mrs Frédéric Lajoux et Olivier Desne à l'audience ;
Après avoir pris connaissance de l'ensemble des pièces du dossier et notamment :
• du rapport établi par M. Olivier Desne, Chef du poste 0 au moment des faits, dans lequel il explique qu'à l'arrivée de la course 2, le concurrent-conducteur du véhicule n°20, M. Arno Santamato, qui avait abandonné quelques tours avant l'arrivée, a traversé la piste au niveau du poste 16 vers la voie de décélération et a attendu le concurrent-conducteur du véhicule n°21, M. Frédéric Lajoux qui revenait à pied du poste 15 ; que M. Arno Santamato a reproché verbalement à M. Frédéric Lajoux d'être responsable de son abandon et lui a assené un premier coup de pied au niveau des jambes, l'a poussé et projeté à terre sur la voie de décélération au milieu des autres concurrents qui rentraient en parc fermé en le traitant de « sale connard » ; que pendant que M. Frédéric Lajoux se relevait, M. Arno Santamato a continué à l'insulter et lui a porté un nouveau coup de pied au niveau des jambes ; que M. Frédéric Lajoux n'a pas répondu aux insultes et aux coups ; qu'après le deuxième coup de pied, les commissaires sont intervenus pour séparer les deux pilotes et contenir M. Arno Santamato qui ne se calmait pas ;
• du mail de M. Olivier Desne en date du 18/03/10 aux termes duquel il s'excuse de ne pouvoir comparaître devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire FFSA pour raisons professionnelles ;
• des explications écrites de M. Fréderic Lajoux à la Commission de Discipline du 6/01/10 dont il ressort :
• que l'attitude de M. Arno Santamato sur la piste a été antisportive tout au long du meeting (court-circuitage systématique des chicanes en qualification, coups de roues volontaires, bouchonnage…) et que, à ce titre, d'autres concurrents se sont plaint de son comportement notamment auprès de Peugeot Sport ;
• qu'il a été extrêmement choqué par la violence de l'agression et sa récidive alors qu'il était au sol ;
• que le comportement de M. Arno Santamato était prémédité et ne peut être assimilé à un excès de colère sur le coup d'une quelconque émotion ou déception ; que l'accrochage a eu lieu 4 tours avant la fin de l'épreuve et qu'il s'est écoulé entre dix et quinze minutes avant que les commissaires ne l'autorisent à traverser la piste pour regagner les stands ; qu'enfin M. Arno Santamato l'attendait casqué ;
• du mail en date en date du 26/02/10 de M. Frédéric Lajoux adressé au Tribunal d'Appel Disciplinaire aux termes duquel il informe le Tribunal qu'il ne pourra se rendre à l'audience et précise que M. Santamato a demandé à plusieurs connaissances communes d'intervenir auprès de lui afin de faire atténuer la sentence ; que M. Frédéric Lajoux précise encore qu'il n'a pas bien compris cette démarche dont il aurait apprécié qu'elle fût faite directement par l'intéressé qui aurait ainsi pu en profiter pour présenter ses excuses ; qu'il ajoute que cela aurait été la moindre des choses et un soupçon de courage n'aurait pas été superflu dans cette affaire où un père de famille de 48 ans s'est fait agresser par un gamin ; qu'enfin M. Frédéric Lajoux indique qu'il n'a rien à ajouter à ses précédents témoignages ;
Après avoir entendu le rapport exposant les faits et rappelant les conditions du déroulement de la procédure ;
Après avoir entendu M. Arno Santamato et lui avoir donné la parole en dernier ;
Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE,

Attendu que si l'appelant reconnaît les faits, ce dernier fait valoir en cause d'appel :

• que 3 tours avant l'arrivée, alors qu'il était à la lutte pour la 3e place, M. Frédéric Lajoux l'a heurté très violemment, lui arrachant le demi train arrière droit de son véhicule ;
• qu'après la course, il est allé voir M. Frédéric Lajoux espérant recevoir ses excuses mais que ce dernier l'a ignoré ;
• que M. Arno Santamato a alors interprété ce comportement comme de l'arrogance et a imaginé que la manœuvre de M. Frédéric Lajoux était volontaire et destinée à s'emparer de la 3e place du podium ;
• que son comportement vis-à-vis de M. Frédéric Lajoux au Mans n'était pas prémédité, mais guidé par la colère ;
• qu'il conteste cependant l'avoir frappé alors qu'il était au sol ;
• qu'il a présenté ses excuses à M. Frédéric Lajoux devant le Collège des Commissaires Sportifs.
Attendu que l'agression reprochée à M. Arno Santamato est caractérisée ;
Attendu, dès lors, que la Commission de Discipline de première instance a fait une juste qualification juridique et appréciation des faits, en jugeant en l'espèce que le comportement de M. Arno Santamato est de nature à porter préjudice à la FFSA et à ses licenciés et est, de ce fait, constitutif de l'infraction prévue à l'article 2bis.4 du Règlement Disciplinaire FFSA qui dispose : *« Pourra se voir infliger une des sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié, qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment : (…) 4. qui par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA, à ses membres ou à ses licenciés : » (…)*
Attendu que M. Arno Santamato demande au Tribunal la modération de la sanction disciplinaire infligée en première instance afin de pouvoir courir en 2010 ;
Mais attendu que le Tribunal considère que la sanction disciplinaire infligée en première instance est proportionnée à la gravité de la faute commise ;
Attendu au surplus que le comportement de M. Arno Santamato va à l'encontre des principes fondamentaux du sport qui préconisent, en toutes circonstances, le respect des règles et le contrôle de soi sur le recours à la violence comme mode de règlement des conflits ;
Attendu enfin qu'en cause d'appel, M. Arno Santamato n'a soumis aucun élément nouveau de nature à inciter le Tribunal à modérer la sanction prononcée en première instance ;

PAR CES MOTIFS,

Confirme, dans toutes ses dispositions, la sanction prononcée à l'encontre de M. Arno Santamato par la Commission de Discipline FFSA du 6/01/09 ;
Dit que la présente décision sera notifiée à M. Arno Santamato dans les termes et conditions de l'article 18 du Règlement Disciplinaire FFSA.

Appel Antoine Lioen c/ décision Commission de Discipline du 24/11/09

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

A l'issue de la course 2 B de la Mijet Série se déroulant sur le Circuit de Nîmes-Ledenon le 27/09/09, le véhicule n°69, piloté par M. Antoine Lioen, fait l'objet d'une vérification technique. Le contrôle effectué par M. Jean-Raphaël Bureau, Commissaire Technique A, révèle la non-conformité de ce véhicule : des rondelles sont intercalées entre les extrémités du pont et les portes-moyeux. Le Collège des Commissaires Sportifs, au vu du rapport du commissaire précité, décide : d'exclure M. Antoine Lioen, pilote engagé dans la course 2B et d'introduire une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA afin qu'il soit jugé pour les faits commis. Cette décision est notifiée au concurrent le 27/09/2009 à10h31. M. Antoine Lioen n'utilise pas son droit d'appel.
La FFSA, après instruction du dossier, convoque, par lettre recommandée avec accusé de réception en date du 6/11/09, M. Antoine Lioen en sa qualité de concurrent du véhicule n°69 devant la commission de discipline du 24/11/09. Lors de sa comparution devant la commission de discipline du 24/11/09, M. Antoine Lioen communique aux membres de la commission de discipline un courrier en date du 20/11/09 signé par M. Sébastien Baron dans lequel ce dernier déclare qu'il est le Team Manager de l'équipe, que le véhicule Mitjet n°69 est sa propriété personnelle et reconnaît avoir procédé à l'adjonction de pièces litigieuses étant à l'origine de la non-conformité du véhicule n°69 constaté lors de ladite épreuve.
La Commission de Discipline du 24/11/09 considère que M. Antoine Lioen, en sa qualité de concurrent signataire de l'engagement, est également responsable de toute infraction constatée sur le véhicule n°69 et décide de le déclasser du classement final de la Mitjet Série 2009 et de lui infliger une suspension de toutes licences d'une durée de 12 mois dont 9 avec sursis sur le fondement de l'article 2bis.4 du règlement disciplinaire FFSA.
Cette décision est adressée à M. Antoine Lioen par courrier RAR en date du 9/12/09 et lui a été notifiée le 11/12/09. M. Antoine Lioen interjette appel de cette décision par courrier RAR en date du 18/12/09, parvenu à la FFSA le 22/12/09.
Par courrier RAR en date du 4/02/10, M. Antoine Lioen est convoqué à comparaître par devant le Tribunal d'Appel Disciplinaire de la FFSA du 23/02/10 afin de soutenir sa requête.
Par télécopies en date des 19 et 23/02/10, le Conseil de M. Antoine Lioen, Maître Pierre Blazy, demande à la FFSA un renvoi de l'audience afin de disposer d'un délai pour examiner le dossier, acceptant que ce délai excède le délai de 20 jours prévu par l'article 10 du Règlement Disciplinaire de la FFSA et que l'audience soit reportée au 19/03/10. M. Antoine Lioen est informé de cette nouvelle date d'audience par courrier RAR en date du 25/02/10.

LE TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE

Vu le Code Sportif International 2009 ;
Vu la Réglementation du Guide Licences 2009 ;
Vu la Réglementation Générale FFSA 2009, et notamment, l'article V.B 2e alinéa des Prescriptions Générales FFSA 2009 qui dispose que : *« les concurrents s'engagent sur l'honneur et sous leur propre responsabilité, à présenter un véhicule conforme au Code Sportif International et à ses Annexes ainsi qu'au règlement technique de la catégorie dans laquelle le véhicule est engagé. » ;*
Vu le Règlement Disciplinaire FFSA 2009 ;
Vu le Règlement sportif et technique de la Mitjet Série 2009 ;
Vu la décision de la Commission de Discipline de la FFSA en date 24/11/09 ;
Vu la lettre d'appel de M. Antoine Lioen du 18/12/09 ;
Après avoir pris connaissance de l'ensemble des pièces du dossier ;
Après avoir entendu le rapport exposant les faits et rappelant les conditions du déroulement de la procédure ;
Après avoir entendu M. Antoine Lioen, assisté de Maître Pierre Blazy et après leur avoir donné la parole en dernier ;
Après en avoir délibéré hors la présence de toute personne étrangère à sa composition ;

SUR CE,

Attendu qu'il ressort des explications de M. Antoine Lioen et de son conseil, Maître Pierre Blazy :
• que M. Antoine Lioen ne se considère pas responsable de la non-conformité relevée sur le véhicule n°69, dès lors qu'il n'avait qu'une fonction de pilote et n'était aucunement informé du rajout de rondelles effectué sur le véhicule ;
• que les bons résultats obtenus durant toute la saison prouvent que la présence des rondelles n'a pas eu d'incidence sur les performances du véhicule n°69 ;
• que la décision de première instance n'est pas justifiée et discrédite M. Antoine Lioen ;
• qu'une sanction de principe serait plus adaptée en l'espèce ;

>>>

DÉCISIONS

>>>

MAIS ATTENDU

que M. Antoine Lioen, en sa qualité de pilote B, concurrent-conducteur du véhicule n°69, s'est inscrit à l'intégralité de la Mitjet Série 2009 organisée par la Société VIP Challenge et que, dans le cadre de cette inscription, il s'est engagé à respecter le règlement sportif et technique de ladite Série ;

• que l'article 16.2 alinéa 2 du règlement technique de la Mitjet Série 2009 dispose que : *« Dans la mesure où la voiture d'un pilote serait contrôlée non conforme après une séance d"essais ou une manche de course, le pilote serait déclassé par le directeur de course de la manche de course ou d'essai qui précédait le contrôle sans préjuger d'éventuelles sanctions complémentaires demandées par le collège des commissaires sportifs. » ;*

• que l'ajout des rondelles litigieuses a été effectué sans l'accord prévu à l'article 2.1 du règlement technique de la Mitjet Série 2009 qui dispose *« qu'aucune modification ou adjonction d'élément mécanique autre que celle homologuée sur les véhicules de la Série de VIP Challenge Organisation ne sera autorisée sans l'accord de VIP Challenge Organisation et celui du commissaire Technique de la Série » ;*

• que par ailleurs, l'article 58 du Code Sportif International dernier alinéa dispose que *« si une voiture est reconnue non conforme au règlement technique, l'absence d'avantage de performance ne sera jamais considérée comme élément de défense » ;*

• que les rondelles ont été ajoutées sur le véhicule n°69 sans aucune autorisation ;

• que la non-conformité du véhicule n°69 lors de l'épreuve Mitjet Série à Ledenon est avérée et non contestée par M. Antoine Lioen ;

• que M. Antoine Lioen, en sa qualité de concurrent signataire de l'engagement demeure responsable de toute infraction constatée sur le véhicule n°69 ;

• que M. Antoine Lioen reconnaît avoir piloté le véhicule non-conforme durant quatre épreuves de la Mitjet Série 2009 ;

• que le non-respect avéré des règles techniques précitées, essentielles pour l'équité des compétitions sportives, a porté préjudice à la Mitjet Série 2009 ainsi qu'à la FFSA et nui aux intérêts supérieurs du sport automobile ;

• que, dès lors, l'infraction prévue à l'article 2bis4 du règlement disciplinaire FFSA est bien caractérisée ;

• qu'en conséquence, M. Antoine Lioen encourt les sanctions prévues à l'article 2 dudit règlement ;

Attendu cependant qu'il est clairement indiqué dans le courrier établi par M. Sébastien Baron, Team Manager de l'équipe, à l'attention des membres de la Commission de Discipline du 24/1/1/09, que le véhicule Mitjet n°69 est sa propriété personnelle ; qu'il a procédé seul à l'adjonction de pièces litigieuses étant à l'origine de la non-conformité du véhicule n°69 constaté lors de ladite épreuve ; que M. Antoine Lioen n'est à aucun moment intervenu dans les choix techniques du véhicule d'autant qu'il ne possède aucune aptitude en mécanique automobile ; que M. Antoine Lioen n'était donc pas informé de l'ajout des rondelles litigieuses sur le véhicule n°69 avant le contrôle technique de Lédenon ;

Attendu que si les éléments avancés par M. Sébastien Baron ne sauraient constituer une cause exonératoire de culpabilité pour M. Antoine Lioen, le Tribunal considère qu'ils sont de nature à atténuer la sanction prise à son encontre en première instance ;

PAR CES MOTIFS,

Décide de confirmer la décision de déclassement de M. Antoine Lioen du classement final de la Mitjet Série 2009, mais de réformer la décision de suspension de toutes licences d'une durée de 12 mois dont 9 mois avec sursis en une suspension de toutes licences d'une durée de 12 mois assortis du sursis.

Dit que la présente décision sera notifiée à M. Antoine Lioen dans les termes et conditions de l'article 18 du Règlement Disciplinaire FFSA.

AGENCE FRANCAISE DE LUTTE CONTRE LE DOPAGE

Résumé de la décision du 20 mai 2010 relative à M. Pascal Janel

« M. Pascal Janel, titulaire d'une licence de la Fédération française du sport automobile, a été soumis à un contrôle antidopage, organisé le 29/11/09 à Ille-sur-Têt (Pyrénées-Orientales), lors du 27e « Rallye du Fenouillèdes » de la Coupe de France de rallye de sport automobile. Selon un rapport établi le 23/12/09 par le Département des analyses de l'Agence française de lutte contre le dopage, les analyses effectuées ont fait ressortir la présence de prednisone et de prednisolone, à une concentration estimée respectivement à 1297 nanogrammes par millilitre et à 1854 nanogrammes par millilitre.

Par une décision du 23/02/10, l'organe disciplinaire de première instance de lutte contre le dopage de la Fédération française du sport automobile a décidé de relaxer M. Janel.

Par une décision du 20/05/10, l'Agence française de lutte contre le dopage, qui s'était saisie le 18/03/10 sur le fondement des dispositions du 3° de l'article L.232-22 du code du sport, a décidé de réformer la décision fédérale du 23/02/10 précitée et de prononcer à l'encontre de M. Janel la sanction de l'interdiction de participer pendant un mois aux compétitions et manifestations sportives organisées ou autorisées par la Fédération française du sport automobile. La décision prend effet à compter de la date de sa notification à l'intéressé. »

NB : la décision a été notifiée par lettre recommandée au sportif le 8/06/10, ce dernier ayant accusé réception de ce courrier le 12/06/10. L'intéressé sera suspendu jusqu'au 11/07/10 inclus.

MODIFICATIONS DE CALENDRIER RÉGIONAL

Changements de date

• *Le Rallye Régularité de Champagne,* prévu les 6 et 7/11, est avancé aux 23 et 24/10,

• *La Ronde du Sud* (ASA Martinique), prévue les 20 et 21/11 est avancée aux 5-7/11.

Nouvelle inscription

• CC du Tigre (ASA Equateur), le 17/10.

Annulation

• Rallye d'Arras (Asa Artois Littoral II), prévu les 20 et 21/11.

→ Calendrier en direct sur www.ffsa.org

MODIFICATIONS DE CALENDRIER NATIONAL

Changement de date

• CC de Lodève (Asa Montpellier), Finale Montagne VHC, prévue les 8 et 9/10, est reportée aux 15-17/10.

Da Luz Technology

Conception de collecteurs et de lignes sur mesures
Pour la compétition et le tourisme

Fabrication d'embrayage mono & multi-disques

Boites de vitesses à synchro et crabots
Kit synchro complet avec couple conique
- Boite MA : **1320** € ht
- Boite BE3 & 4 :**1350** € ht
- Clio : **1390** € ht

Kit crabot complet
- Boite BE3 & 4: **1950** € ht

Autobloquants à disques
- Boite MA : **950** € ht
- Boite BE : **990** € ht
- Clio : **1260** € ht
- Honda Type R : **1250** € ht

Barreau de transmission à partir de 225 € ht

Conception de triangle mécano-soudé

daluztechnology@gmail.com

DA LUZ DEVELOPPEMENT RACING PARTS

www.daluz-developpement.com

Stock important **soupapes nimonic** et possibilité sur mesure

Nouvelle gamme de **pistons forgés** pour 206 S1600 et Mégane Maxi

Grand choix de **bielles forgées** 4340 et sur mesure

Vilebrequin acier forgé 4340 avec double système de graissage

Volant moteur acier taillé masse en 140mm, 184mm et standard avec ou sans cible

contact@daluz-developpement.com
tel : **02 40 68 88 02** - fax : **02 40 68 93 70**

FFSA

LE SPORT AUTO A ENFIN SA WEBTV !

www.ffsa.tv
Le Web TV du sport auto

Choisissez votre Programme...
de l'Action, de la Passion, de l'Emotion !

www.ffsa.tv

AU TEMPS DES « POLYVALENTS »

Yvan Muller, Champion du monde WTCC 2008, vient de participer au Rallye de France - Alsace, où l'on retrouvait aussi le Champion du monde F1 2007, Kimi Räikkönen. Deux exemples de **polyvalence moderne** évoquant une époque révolue.

CHAMPIONS DU MONDE
Yvan Muller et Sébastien Loeb en pleine discussion.

Aurait-il couru dans les années 60, Sébastien Loeb eût probablement fait un très beau spécimen de pilote polyvalent, si l'on en juge par ses facultés d'adaptation au pilotage d'une F1 (essais en 2007 et 2008), et par ses performances aux 24 Heures du Mans (débuts en 2005 et 2e en 2006). Il se fut alors placé dans la lignée des Jean-Pierre Wimille, sur lequel Juan Manuel Fangio lui-même avait pris exemple. Wimille, pilote de Grands Prix avant-guerre sur Bugatti (1er du GP de l'ACF 1936), et après-guerre sur Alfa Romeo (1er du GP de l'ACF 1948). Deux fois vainqueur des 24 Heures du Mans (1937 et 1939) en deux participations. Classé 2e du Rallye Monte-Carlo 1931. Un bel exemple de polyvalence, relayé ensuite par d'autres Français habiles sur tous les terrains : Louis Chiron, Louis Rosier, Jean Behra, Guy Ligier, Jo Schlesser...

GRAHAM HILL ET LA TRIPLE COURONNE

Jusqu'à la fin des années 60, la notion de polyvalence ne constituait pas un signe particulier. Surtout si l'on se réfère aux premières heures du sport automobile, lorsque les routes, encore non revêtues, tenaient à la fois du circuit et du rallye. Un pilote courait aussi bien sur les pentes verglacées du Monte-Carlo que sur le banking de Daytona ou le brickyard d'Indianapolis. Évoquer les polyvalents jusqu'en 1970 revient à passer en revue tous les pilotes en activité, ou presque, au cours de la période. Dresser la liste de ceux ayant couru en Grands Prix et participé en même temps aux 24 Heures du Mans ou piloté aux USA nécessiterait une page entière. Un nom, à la rigueur, émergerait du lot : Graham Hill, seul pilote à avoir décroché la fameuse triple couronne - tant convoitée, en vain, par Mario Andretti et Jacques Villeneuve - Championnat du monde F1 + 500 Miles d'Indianapolis + 24 Heures du Mans.

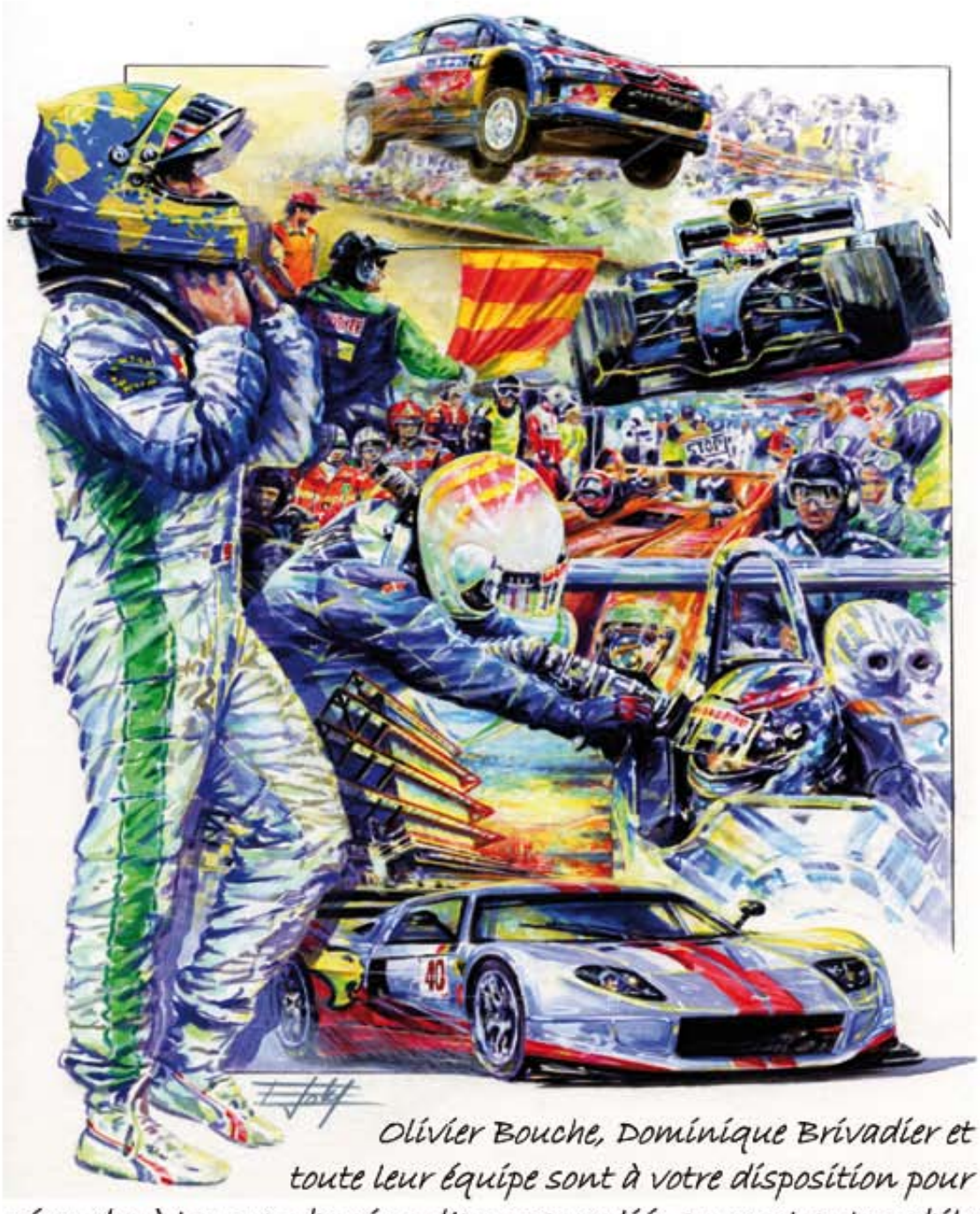
Qu'Henri Pescarolo, Jean Ragnotti, Bernard Béguin, Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Nicolas, Erik Comas, Dany Snobeck et tous les autres veuillent bien nous pardonner, mais à nos yeux, les ultimes représentants d'une génération révolue ont été Lucien Bianchi, Vic Elford et le Français Gérard Larrousse, ce dernier ayant aussi ajouté à son arc la corde de directeur sportif (Renault Sport de 1976 à 1984 ; Ligier en 1985 et 1986 ; équipe Larrousse F1 de 1987 à 1994). Par la suite, les différents exemples ont relevé de la reconversion pure et simple (Stéphane Sarrazin, Kimi Räikkönen) ou d'une occasion ponctuelle : Jean-Pierre Jabouille aux Cévennes, Alain Prost au Var, Patrick Tambay au Monte-Carlo, Carlos Reutemann au Rallye d'Argentine ou Robert Kubica au Var puis au Monte-Carlo.

JACKY ICKX VOTE MARIO ANDRETTI

Commencer sa saison au Monte-Carlo, la poursuivre en F1 et la terminer en Corse après un crochet par Indianapolis ou aux 24 Heures du Mans n'est plus possible aujourd'hui*. Pour une raison très simple, que souligne Jacky Ickx, deux fois vice-champion du monde F1 (1969 & 1970), six fois vainqueur des 24 heures du Mans et lauréat du Paris-Dakar (1983). *« À cause des sponsors et de la publicité », résume le champion belge, bel exemple de polyvalence lui aussi. « Dans les années 60, nous étions d'autant plus libres de courir où nous voulions que nous ne faisions que très peu d'essais. Comme il n'y avait pas de sponsors autres que pétroliers et équipementiers, nous courions en F1, F2, Endurance, Can Am ou USAC. A mes yeux, le plus polyvalent d'entre nous fut Mario Andretti, aussi doué en dirt track, dragster ou à Pike's Peak qu'en F1, au Mans ou à Indianapolis. Mais les pilotes d'aujourd'hui ont un mérite que nous n'avions pas, car leur premier combat consiste à trouver de l'argent pour courir. Quel challenge que celui de savoir se vendre ! »*

Convaincre, piloter, gagner, représenter : n'allez pas demander en plus à Jean-Éric Vergne et à Jules Bianchi de faire du rallye, ou à Sébastien Ogier de rouler au Mans. Ils auront bien le temps... après !

(*) La course des champions de Michèle Mouton permet par ailleurs, chaque année, des rencontres à armes égales entre pilotes venus de toutes les disciplines du sport auto.



Olivier Bouche, Dominique Brivadier et toute leur équipe sont à votre disposition pour répondre à tous vos besoins d'assurance liés au sport automobile

GRAS SAVOYE

« Pôle Sport Automobile »

Pôle Sport Automobile - Département SPORT EVENEMENTS RISQUES SPECIAUX
Bureau régional de Lyon - Danica 17/19 Avenue Georges Pompidou 69486 Lyon cedex 03
Tél 04 72 12 49 10 - Télécopie 04 72 12 49 19 - Email : sportautomobile@grassavoye.com

Société de courtage d'assurance et de réassurance

Siège social : 2 à 8 rue Ancelle. BP 129. 92202 Neuilly-sur-Seine Cedex. Tél. 01 41 43 50 00. Télécopie 01 41 43 55 55 http://ww.grassavoye.com.

S.A au capital de 1.432.600 euros.311 248 637 RCS Nanterre. N° FR 61311248637. Intermédiaire immatriculé à l'ORIAS sous le N° 07.001.707. (http://www.orias.fr)

sous le contrôle de l'ACAM, Autorité de Contrôle des Assurances et Mutuelles, 61 rue Taitbout 75009 Paris

25 - 28 novembre 2010

RALLYES FFSA
CHAMPIONNAT DE FRANCE

FIA HISTORIC RALLY CHAMPIONSHIP

56e Rallye du Var
Championnat de France des Rallyes

26e Rallye Historique du Var
Championnat d'Europe des Rallyes Voitures Historiques
Coupe de France des Rallyes

GROUPE MAURIN · FFSA · SEAT · Var Conseil Général · Sainte-Maxime · Pizza Folie Toulon · VOLANT 207 · CITROËN RACING · CLIO R3 · BFGoodrich TAKE CONTROL · TOTAL

ASACduVAR - Av Arlésienne prolongée - 83210 SOLLIES-PONT / www.var-rallye.fr